Sp Nº 1

1er NÚMERO DE ENERO DE 1942

Signal

En el interior de este número:
Tres páginas gráficas sobre la División Azul

Tropa de reserva

Prisioneros bolcheviques de las últimas semanas

Foto PK Raeder

Bélgica 2 fr. / Bohemia-Moravia 2,50 Kr. / Bulgaria 8 leva / Croacia 5 kuna / Dinamarca 50 ore / Eslovaquia 2,50 Kr. / España 1,50 ptas. / Finlandia 4,50 mk. / Francia 4 fr. / Grecia 10 dracmas
Hungría 40 filér / Italia 3 liras / Noruega 45 ore / Países Bajos 20 cents / Portugal 2 escs. / Rumania 16 lei / Servia 5 dinares / Suecia 53 ore / Suiza 45 Rappen / Turquía 10 kurus
Luxemburgo, Baja Estiria 25 Pf.

¿MIEDO DE EUROPA?

Entre los artículos que Alemania suministraba hace años a los Balcanes en régimen de compensación se encontraban armónicas de boca. El coro de los descontentadizos, de los críticos de una ayuda económica mutua, del cambio de mercancías por mercancías, creyó encontrar en este suministro un valiosísimo enriquecimiento de su vocabulario de improperios. "¿Es que van a tener todos los Balcanes que aprender a tocar la armónica de boca únicamente por amor de Alemania?", se preguntaban, y querían decir que Alemania abusaba de su poderío económico para inundar de artículos invendibles todo el mundo a su alcance. Estas voces salían de un mundo que se vanagloriaba de una inquebrantable libertad económica, y que entonaba cánticos en loor del comercio libre y del valor del oro. Entonces no sabía todavía que una armónica de boca, con la que se puede tocar la música, es mejor que un pedazo de oro acuñado con el que ni siquiera puede hacerse esto.

Este coro vive hoy todavía. Se compone de monsieur Lepère, al que le han racionada el aperitivo, de mijnheer van Veen, que no encuentra ya sus cigarros de Sumatra, y otros muchos corifeos a los que las vicisitudes de los tiempos presentes han privado de las pasiones del pasado. Para ellos no hay tiempo que haga madurar las cosechas, ni hay tampoco ningún bloqueo ejercido por Inglaterra, ni guerra alguna que imponga ciertas restricciones al bienestar de los hombres; para ellos no hay más que el nuevo orden de cosas, que es la fuente de todos los males de nuestro tiempo. Y si entendemos bien sus canciones, lo que quieren es que Alemania siga el ejemplo de la liberalidad del mundo no europeo, y deje que las cosas se desenvuelvan por sí mismas.

¿Qué hubiera sucedido, si Alemania hubiera seguido este consejo? Habría conservado para sí sus primeras materias y su carbón, no habría dado a la vida industrial de los territorios ocupados la base de una nueva organización con el desplazamiento de los pedidos, no habría incorporado a los países neutrales en el activísimo movimiento de su vida económica, y los habría remitido a la ayuda de las potencias de habla inglesa, y con ello a un tonelaje que amenaza no bastar ya siquiera para las más perentorias necesidades de la Isla, a una industria que ni en Inglaterra ni en los Estados Unidos puede ya dar abasto a las propias necesidades civiles, y a unos métodos comerciales que, con todas sus celebradas ideas de libertad, se practican de un modo verdaderamente curioso.

La ayuda anglosajona, desde que se ha convertido en objeto de una política agresiva centroeuropea, no deja lo más mínimo que desear como enseñanza objetiva. Sobre todo ha puesto al descubierto la esencia política de toda ordenación económica mundial. Entre la variedad de libertades que los enemigos de Europa pretenden propugnar en esta guerra, figura también la libertad de la economía mundial, y cuanto más decisivamente llevan a cabo esta guerra, tanto más radicalmente tienen que anular todas las libertades de la economía. En tanto que combaten el nuevo orden de Europa, se han convertido en sus más dóciles imitadores, y cada lección que han puesto en práctica ha sido un nuevo sacrificio de libertades. ¿Qué es lo que es libre todavía en ese mundo de pretendida libertad? ¿Acaso el comercio de la lana de Sydney, o la exportación del azúcar de Manila; el negocio de los armadores de Londres o las compras de acero de los fabricantes de automóviles americanos; el tráfico de moneda extranjera o las adquisiciones de máquinas agrícolas de los labradores canadienses? El aire se enrarece a medida que uno va ascendiendo. La economía libre que consideraba el suministro de paraguas a los papúes tan importante como el abastecimiento de pan del propio pueblo, se creía asegurada duraderamente en un radiante firmamento con las cuerdas del comercio libre y del patrón oro; flotaba en el vacío y no se daba cuenta de que éstas y otras muchas cuerdas hacía ya mucho tiempo que se habían enredado en sus piernas al tener que emprender una seria carrera de competición con la política. Inglaterra intentó con el sistema de Ottawa, y Norteamérica con el New Deal, asegurar nuevamente tierra firme bajo sus pies. Estos fueron los primeros principios de un "nuevo orden" dictado por la política en el mundo llamado libre.

Hoy esta política se llama prestación de ayuda y no es, en el fondo, otra cosa que un nuevo imperialismo que irradia de Wáshington. Inglaterra, el lamentable receptor de esta ayuda, paga el favor del más fuerte con los florones más preciados de su corona; no con créditos, cuya solvencia ha padecido mucho bajo los efectos de la guerra mundial, sino con la entrega de Ottawa, con el sacrificio de su monopolio de primeras materias, con baluartes estratégicos de su Imperio y con su subordinación a la política de los Estados Unidos. Lo que Inglaterra tiene que aguantar con esta prestación de ayuda conmueve los cimientos de una tradición de siglos. Una estructura compacta se convierte en un concepto de desbarajuste y confusión, y a cada llamada de auxilio disminuye todavía más su prestigio. Incapaz por sí misma de fortalecer su poder o de conservarlo, cuando menos, se ve obligada por las circunstancias a fracasar en lo importante y a improvisar en lo trivial, o, dicho de otro modo, a ser el autor de su propia necrología.

*

Si Inglaterra, la patria del viejo y clásico manchesterismo, tenía que inmolarse en el altar de la ordenación americana del mundo, hubiera podido creerse que, cuando menos, salvara los valores supremos del tiempo del liberalismo. Pero también esta esperanza se ha frustrado. El concepto político no tolera otros dioses a su lado, y mucho menos la arbitrariedad de la especulación económica. El capitalismo en su antiguo sentido, y con él la economía libre, viven todavía, sin embargo, en la cabeza y en la caja de los comerciantes pequeños. Y cinco años de New Deal y dos de economía de guerra han bastado para poner de relieve una nueva forma de capitalismo estatal, que puede convertirse muy bien, desde luego, en una economía dirigida, pero nunca en una economía libre. La libertad del hombre pequeño consistirá en obedecer al grande o arruinarse, y ya hoy hasta el más grande se siente pequeño ante el poder del Estado y de su burocracia.

La tesis de Alemania es que hoy no es únicamente Europa, sino el mundo entero el que se halla en una época de transición. No hay nada que pueda demostrarlo más claramente que el desarrollo de esos países que se han constituido en defensores de formas de vida pasadas. El coro de "los de ayer", que no ha visto nunca en el vecino europeo más que lo contrario, nunca lo común; que quería llevar a la política la vanidad del hombre pequeño, y que por principio no quería enterarse del relajamiento natural del poder en el espacio europeo, tendrá que decidirse a confesar que la renuncia a ideas con las que uno se había encariñado no es nada que afecte al honor, o se convertirá en olvidado monumento de un pasado caído en el olvido. Porque esta nueva Europa no se hace, sino que nace. Y si hay algo que las generaciones futuras no comprendan, será, únicamente, por qué esta parte del mundo se ha hecho a sí misma tan difícil el camino de su nuevo cometido.

COPYRIGHT 1941 BY DEUTSCHER VERLAG, BERLIN

El último del tanque pesado soviético — Foto PK. Reimers

¿Qué hubiera ocurrido, si...?

Por Otto Philipp Häfner

Admitamos el caso de que la guerra contra la Unión Soviética hubiese tomado un rumbo opuesto. Los ejércitos bolcheviques se encontraran ante o en Berlín, que Hamburgo y Helsinki estuviesen cercados sin esperanza de salvación, la Alta Silesia y la región industrial sajona se hallaran ocupadas, los bolcheviques hubiesen conquistado grandes comarcas de la Alemania meridional y se combatiera en el lago de Constanza en lugar de en el Mar Negro. Esta suposición parece hoy absurda y sin embargo semejantes posibilidades no eran tan puro invento como pueda parecer a primera vista, puesto que sólo después de estallar la guerra se ha mostrado la forma en que el armamento soviético ha dejado atrás incluso los cálculos más oscuros. El enemigo contra el que las fuerzas armadas alemanas formaran el 22 de junio de 1941 era superior materialmente — sobre todo en carros de combate —, y también en cuanto al número. ¿Hubiera sido capaz Alemania de hacer frente a un adversario más fuerte todavía, que hubiese elegido libremente su hora y juntado para su superioridad la ventaja del ataque? La duración de la campaña en el Este es la señal más segura de que el Mando alemán ha prevenido realmente el peligro en el último instante.

> "No hay documentos de ninguna clase capaces de formar un cuadro demostrativo de la miseria en que han caído estos territorios, tanto más allá de la frontera de 1939 como también los cedidos en la paz de Moscú. Tanto los miembros de la legación norteamericana de esta capital como también numerosos representantes de la Prensa norteamericana han tenido la posibilidad de convencerse por sí mismos de las circunstancias en los territorios ocupados por las tropas finlandesas durante la guerra actual. Esta es también la única posibilidad de obtener una idea exacta de ello. Campos abandonados, edificios en ruinas y destruídos, iglesias y cementerios profanados y una población que vive en inmensa miseria y ofrecida en sacrificio mediante asesinatos y deportaciones en masa, evidencian la situación desconsoladora a que hubiera llegado el pueblo finlandés bajo la dominación soviética en caso de que hubiese tenido que compartir la suerte de Estonia o de los demás países conquistados por los bolcheviques, es decir, la disolución física parcial o total. De todo ello se deduce la suerte que hubiera esperado a Finlandia si no se hubiese ocupado por sí misma de su seguridad. Por esto dan gustosos su vida los hombres de Finlandia en la guerra de defensa, en lugar de aguardar su propia ejecución y la de sus familiares."
>
> De la nota de respuesta finlandesa al Departamento de Estado norteamericano, del 11 de noviembre de 1941

¿La causa de Alemania?

El Ejército soviético en el lago de Constanza o en la frontera sueca: esto hubiera significado la derrota alemana. Por supuesto que se pregunta, si sólo con ello hubiese estado perdida la causa de Alemania. Ya que el estrépito de la batalla ha pasado a territorios, cuya geografía incluso el europeo culto aprende en esta ocasión, se borra fácilmente el sentido de esta gran conflagración a medida que aumenta la distancia. El que no ha oído el retumbo del cañón, se cree a gusto en una falsa seguridad y se inclina a opinar que nunca ha estado verdaderamente amenazado. Si el fuego se hubiera aproximado lo suficiente para que el olor a chamusquina se hubiese sentido con buen viento en las calles de Basilea y Estocolmo, toda otra consideración hubiera pasado probablemente a segundo término ante la preocupación de la forma en que podría salvarse el propio hogar del bolchevismo. Si Alemania se hubiera mostrado demasiado débil, ¿quién hubiese protegido a los suizos, suecos y holandeses contra la bolchevización? ¿Los mismos suizos y suecos? ¿O los ingleses? ¿O los norteamericanos? En este caso se hubiera manifestado aún más claramente lo que está realmente en juego: no las fronteras y tratados de paz más o menos ventajosos, no la pertinencia nacional y divergencias de segunda e incluso primera categoría, sino toda la suerte personal de cada uno, las bases morales de la cultura occidental, todo lo que pertenece a los conceptos de la tradición y de la Historia europea, y por último la pura existencia o, como se expresara el Gobierno finlandés, la cuestión de si se quiere arriesgar su vida o se prefiere aguardar la propia ejecución y la de sus familiares.

Casi en todo país europeo ha habido un partido comunista durante los dos últimos decenios. Por esta razón no hace falta mucha preparación política para estar informado sobre los objetivos del comunismo. El bolchevismo quiere la revolución mundial. En el camino a tal extremo, el Estado aislado es una etapa y nada más. La ideología comunista no se dirige contra el Reich, porque en Alemania vivan alemanes, sino porque Alemania es el obstáculo principal en este camino. Por lo demás se dirige contra cada uno y contra toda nación. Esto ha sido dicho innumerables veces por Lenin y Stalin en cada congreso del partido comunista. Y con la misma frecuencia se ha explicado en folletos y discursos que las condiciones interiores para la revolución mundial debían surgir de una guerra lo más larga posible de las llamadas grandes potencias imperialistas. Si se considera la política soviética de los últimos años desde este punto de vista, sigue por completo la lógica de este objeto; al armarse extremamente, en primer lugar una táctica de maniobra para provocar

¿Qué hubiera ocurrido, si...?

el conflicto y asegurarse importantes posiciones estratégicas; después, el paso al lado opuesto para restablecer el equilibrio amenazado; por último, la máxima disposición militar para poder asestar el golpe en el momento oportuno. No es realmente casualidad alguna que la Unión Soviética esté en guerra con todos sus vecinos europeos. Los húngaros sabían tan bien como los finlandeses y los rumanos que les correspondía el turno. Sabían también lo que ocurriría si los europeos aliados no resultaban victoriosos. Estos pueblos sentían por decirlo así el olor de chamusquina en las narices.

Una comparación inadmisible

El año 1939 firmaba Alemania un pacto con la Unión Soviética para romper el peligroso acorralamiento; desde el último verano están aliados los anglosajones con los bolcheviques. ¿No es justo para uno, lo que es equitativo para el otro? La diferencia es no obstante fundamental si lanzamos una mirada retrospectiva: Mediante el pacto ruso se neutralizó temporalmente a la Unión Soviética y se la mantuvo alejada en cualquier caso del corazón de Europa; el Reich no podía evitar entonces sus agresiones hacia todos los lados, no quería correr con los ojos abiertos a su perdición. La ayuda anglonorteamericana debe conducir por lo contrario a los bolcheviques dentro de Europa. Mediante esta ayuda se deberá poner a la Unión Soviética en condiciones de vencer a Alemania y a sus aliados europeos, es decir, de marchar hacia el Rin. Tan infundado como pueda parecer el optimismo anglosajón, no es por eso menos verdad que el plan trame ver un día a Vorochilov en la frontera sueca, a Chukov en Tréveris, a Timochenko, Budienny o a quien sea en el Po y en Roma. Pero aun cuando no fuera esta la intención anglonorteamericana: ¿quién querría contener la ola de las masas bolcheviques una vez que estuviese inundado el frente europeo en el Este? ¿Y quién hubiera sido lo suficientemente fuerte para ello?

La elección que no existe

En la llamada Conferencia Aliada londinense se decidió revolucionar a Europa. El ministro británico de Negocios Extranjeros, Eden, consideró las revoluciones como el medio más seguro para la victoria. El embajador soviético, Maisky, las señaló como objeto de la victoria. Los dos quieren excitar revueltas, es decir, provocar actos de sabotaje, huelgas, atentados y rebeliones, y no sólo en Berlín sino en todas partes de Europa, en Atenas, en Madrid, en Roma, en París, en Helsinki, en Bucarest y en la llanura. ¿Es de admitir que este caos engendraría una suave era burguesa, como tal vez opine Mr. Eden? ¿ O tal vez no tenga razón el señor Maisky, que de la guerra fraternal de todos contra todos espera el encumbramiento del bolchevismo?

No hay error más peligroso que la opinión de que sólo puede elegirse entre tres posibilidades: la Europa nacionalsocialista, la Europa bolchevique y la Europa inglesa. La Europa inglesa no es una alternativa verdadera, pues en primer lugar, con el hundimiento del aliado bolchevique, que es inevitable después de las derrotas sufridas hasta ahora, desaparece toda probabilidad de una victoria británica. Por lo demás toda victoria británica presupone una completa anarquía europea a la guerra civil general, puesto que el objetivo de guerra anglosajón parte precisamente de la caída de los órdenes existentes. Pero de la anarquía podría nacer sólo el bolchevismo o una variedad de él. Así resulta que el bolchevismo continúa siendo un peligro latente para Europa, también después de que sean destruídos los ejércitos bolcheviques. La elección no es: una Europa alemana o inglesa, sino una Europa soviética o autónoma, que bajo dirección alemana salve sus valores esenciales y sus tradiciones más sagradas en un futuro mejor.

Una pregunta hipotética

En la nota de respuesta finlandesa al Departamento de Estado norteamericano se halla el siguiente pasaje sobre una conversación entre el subsecretario de Estado del departamento de Estado, Sumner Welles, y el ministro finlandés en Wáshington, Pronkopé: "El señor Welles manifestó que la Unión Soviética será al final de esta guerra el primer Estado de la Europa oriental. Al preguntar el ministro Pronkopé en este respecto si el punto del desarme contenido en la declaración de los señores Roosevelt y Churchill comprendía también a la Unión Soviética,

declaró el señor Welles que esta pregunta era hipotética." Mediante esta declaración se redondeó en un punto muy principal el cuadro de Europa, tal como lo ven Roosevelt y Churchill. Alemania, a menos que sea descompuesta en átomos, será desarmada para todos los tiempos junto con sus aliados. La Unión Soviética continuará armada por lo contrario y tendrá el mando sobre todo el Este, es decir, por lo menos sobre Finlandia, Rumania, Bulgaria, los Dardanelos, Eslovaquia, Croacia y sobre todo el territorio situado entre el Elba y el Dniéper. La Unión Soviética deberá ser rodeada de una corona de pequeños Estados que además estén desarmados, puesto que la mayoría han combatido al lado de Alemania. ¿Cuál de estos Estados orientales podrá sustraerse a tratados de amistad y de bases, que según el ejemplo de los países bálticos conduzcan a la rápida sovietización? ¿Qué resistencia hallaría la Unión Soviética si le viniera a las mientes bolchevizar punto por punto a toda Europa? En cuanto estuviera excluída Alemania como factor de poder, no se opondría resistencia alguna.

Los soldados alemanes no luchan sólo por la causa de Alemania, antes bien protegen con sus cuerpos a toda patria europea que merezca este nombre y a toda catedral que todavía no haya convertida en cuadra. Sí, incluso a toda divergencia actual y futura entre europeos, puesto que sólo hay libertad detrás de sus líneas, pero no delante.

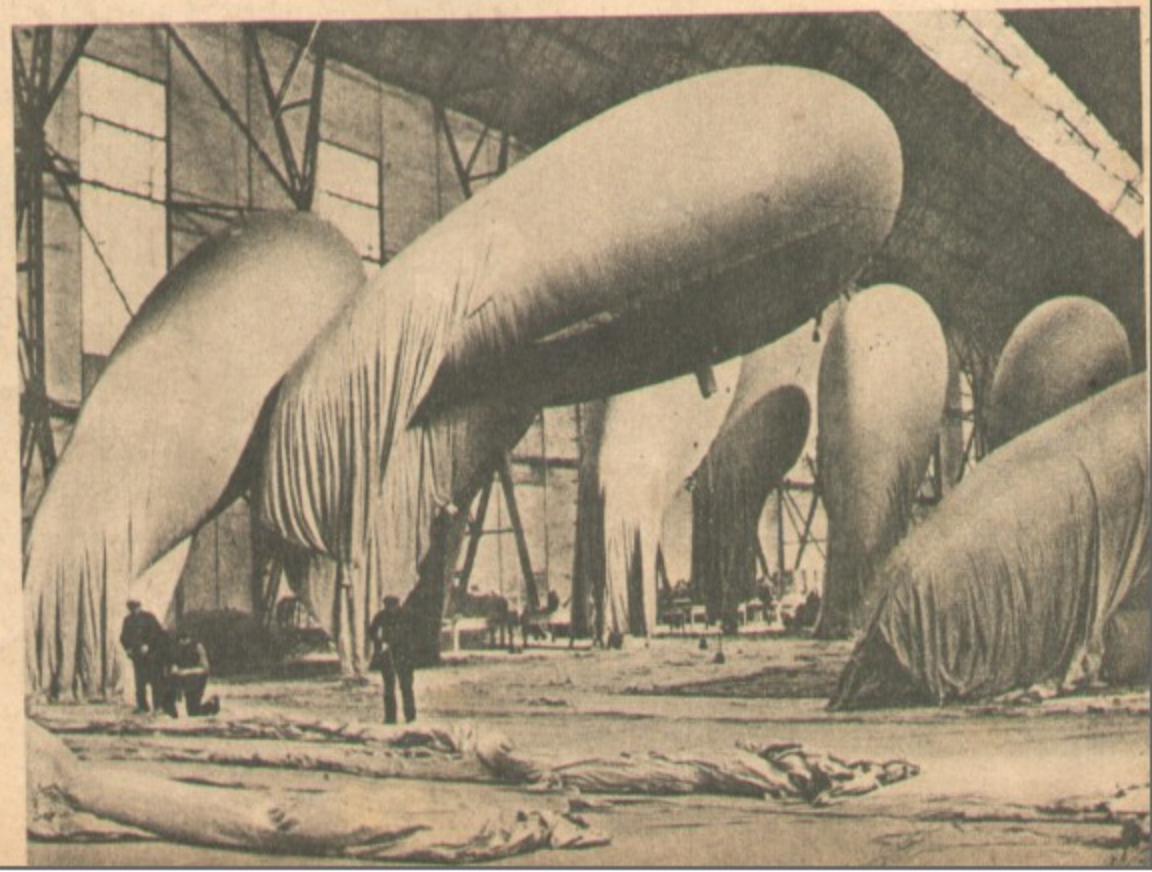
SALIDA DEL VIENTRE DEL DRAGON. Esta operaria de una fábrica alemana de globos para el Ejército ha tenido la misión de penetrar en el globo de barrera inflado de aire y examinar su solidez. Donde se presentaba el más débil resplandor en la oscuridad del interior del globo, la revisora ha apretado contra la envoltura elástica, y a la luz del día su colaboradora ha marcado fuera el punto, que volverá a ser pegado cuidadosamente

Mujeres trabajan para los globos

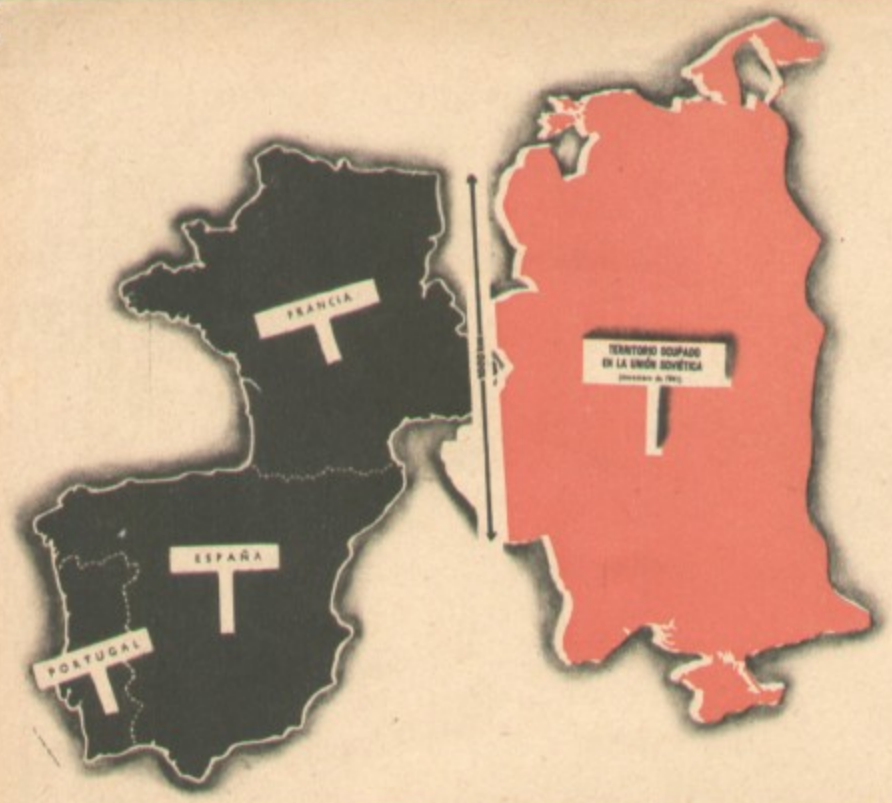
Donde surgen los "flotadores del ozono"

¿CUANTA PRESION INTERIOR RESISTE UN GLOBO LIBRE? Esta manga, que las dos muchachas han unido expertamente al globo, conduce el aire desde un fuelle eléctrico a la envoltura cada vez más hinchada

NO ES UNA REUNION DE FANTASMAS, sino globos cautivos llenos de hidrógeno durante el control del peso. En un tiempo determinado deberán tener sólo escaso escape de gas, que es comprobado por el peso. De lo contrario: ¡Media vuelta! ¡Mar!



PEQUEÑAS MANOS EN COSAS GRANDES. Mientras que en primer término cuatro operarias se ocupan en pegar los soportes para los empalmes en el exterior de una envoltura de globo, dos de sus compañeras hacen rodar detrás un gigantesco globo libre con cremallera a través de la nave. Parece un pasatiempo y sin embargo es una labor seria y llena de responsabilidad, pues cada centímetro cuadrado de la enorme superficie del globo puede encerrar el "tendón de Aquiles" de la esfera flotante y tiene que ser observado con detenimiento Fotos Hanns Tschira



ENTRE LA TUNDRA Y LA ESTEPA. El gigantesco espacio ocupado a principios de diciembre de 1941 en la Unión Soviética es mayor que la superficie de Francia, España y Portugal juntos. Está sujeto a tres climas, las zonas septentrional, templada y mediterránea, y encierra en sí todas las cinco regiones vegetales europeas, de la estepa de musgo, el bosque de coníferas y mixto, pasando por la estepa de césped hasta la flora mediterránea. En la tundra presta el reno sus servicios al hombre, y en la Ucrania y en Crimea hace lo propio el camello. Sobre el suelo siempre helado de la tundra polar apenas crece algo comestible. Pero al Sur se extienden plantaciones de algodón como en el Africa septentrional y sobre las colinas de la Crimea se cultivan 400 clases diferentes de vides

La vastedad del espacio

Europa oriental, geográficamente

La península de Europa, elevada a la categoría de un continente especial por su singular carácter geográfico y su importancia histórica descansa con su mitad oriental sobre un pedestal gigantesco, macizo y apenas articulado, que políticamente ha sido primero la célula germinal y después el corazón del Imperio ruso.

Para apreciar la profundidad del espacio europeo oriental, nos referiremos a la diferencia de la hora. Las potencias del Eje se extienden sobre el

UNA COMPARACION que inicia en las proporciones del escenario de la guerra en el Este: el lago Ladoga y el lago de Constanza en la misma escala

espacio con la zona horaria de la Europa central; con la Francia ocupada les ha recaído un territorio de la zona horaria de la Europa occidental. Al Este está en su poder casi todo el espacio con la llamada hora de la Europa oriental Esta zona horaria de la Europa oriental tiene por límite al Este la línea Arkángel—Moscú—Rostov. Más al Este sigue una zona, donde nosotros tenemos que volver a adelantar el reloj una hora: y llegamos a los Urales para tener que volver a levantarnos una hora antes. Alemania se extiende sobre 17 meridianos y 9 paralelos y Europa oriental sobre 43 y 30 respectivamente.

Se habla a menudo de la "gigantomanía" de los rusos, una cualidad que se atribuye seguramente en parte a la enorme extensión, a la desmesura de los espacios rusos. Aquí está el Mar Caspio con 439.000 kilómetros cuadrados, el mayor lago continental de la Tierra, de una superficie como el Mar Negro o Suecia aproximadamente y mayor que el Mar Báltico.

Suabos, bávaros y suizos están orgullosos por igual de su lago de Constanza, el "Mar Suabo". Pero qué enano resulta con sus 539 kilómetros cuadrados de superficie en comparación con el lago Onega, que con 9.549 kilómetros cuadrados es 18 veces mayor, o comparado con el lago Ladoga, que con 18.180 kilómetros cuadrados lo es 35 veces. Un viaje por vapor desde el Neva a través del lago Ladoga, el Swir y hasta el extremo septentrional del lago Onega recorre más de 850 kilómetros, lo que equivale aproximadamente al trayecto ferroviario Berlín—Basilea.

Aún más grandes aparecen las vías fluviales. El Volga recorre más de 3.500 kilómetros. Desde Astrakán en su desembocadura hasta Tver necesita el vapor rápido de 9 a 10 días en condiciones normales de navegación. No hace mucho tiempo, los barcos de cereales eran llevados a la sirga aguas arriba desde el Bajo Volga por los "burlakis", los tantas veces cantados bateleros del Volga, a través de canales hasta San Petersburgo. Si todo salía bien, duraba semejante transporte año y medio por lo menos, puesto que los bateles estaban detenidos durante el invierno en el hielo. La vía de navegación Leningrado—Volga—Mar Caspio corresponde en su longitud a la vía Rin—Meno—Danubio entre el Mar del Norte y el Mar Negro. Ya en el curso superior cerca de Yaroslav tiene el Volga una anchura de 700 metros, en el curso inferior cerca de Tsaritsin con nivel de agua normal tiene 8 kilómetros — para recorrer 8 kilómetros necesita un buen andador su hora y media contadas —, y cuando a principios de junio el caudal de la corriente en la primavera ha alcanzado su máximo nivel, crece entonces la anchura del río de 30 a 50 kilómetros, al inundarse su orilla izquierda llana y cubierta de prados.

Dimensiones y distancias gigantescas por vencer, dondequiera dirigimos la vista. Hay que incluirlas tanto más en el cálculo cuanto que los medios de comunicación no se han podido adaptar a ellas todavía. Pero en el Este se dispone de tiempo. Donde nosotros decimos "¡inmediatamente, al instante!", se dice en ruso "ssejtchass", lo que significa traducido textualmente: "¡en esta hora!" El habitante de una gran ciudad en el Oeste se pone nervioso cuando su tren se retrasa pocos minutos; en el tráfico ruso de trenes y vapores se tenía que contar desde tiempos inmemoriables con retrasos de varias y a veces muchas horas, y se soportaban pacientemente. Distancias gigantescas pero las condiciones del tráfico no corresponden ni siquiera a las centroeuropeas de hace medio siglo. A causa de la fundación insuficiente y del ligero material de los carriles alcanzan incluso los trenes expresos sólo rarísimas veces una velocidad de 50 kilómetros; incluso importantes capitales de partido, siempre que se encuentren en una vía férrea distan a menudo de 15 a 25 kilómetros de su estación. Y hay que prepararse siempre para grandes trayectos en todos los viajes. Un viaje de Leningrado a Murmansk pasando por Kandalakcha — esto es hoy aproximadamente la extensión del frente finlandés —, conduce sobre 1.431 kilómetros; desde Leningrado a los baños de Sotchi en el Mar Negro pasando por Karkov, se está en viaje más de tres días en el tren expreso durante 2.437 kilómetros; este es el recorrido Koenigsberg — Berlín — Zurich — Roma Nápoles. Mientras que en Alemania la distancia que un transporte recorre por término medio sobre la vía férrea alcanza a 150 kilómetros, las mercancías en la Unión Soviética tienen que viajar generalmente 600 kilómetros por ferrocarril.

Las fotos en la prensa y en el cine de los últimos meses han dado ejemplo del mal estado en que se encuentran las carreteras soviéticas. La estadística soviética indica para todo el país un millón y medio de kilómetros aproximadamente de "carreteras"; pero incluye también todos los caminos que en el fondo sólo consisten en huellas de vehículos, puesto que en todo el Estado soviético ni siquiera existen 70.000 kilómetros de carreteras provistas de pista de piedra y grava.

Y cuán inmensa es la dificultad de comunicar una con otra las distintas partes del país por vía marítima. Tanto desde el Mar Báltico como desde el Océano Glacial Artico al Mar Negro tiene que darse la vuelta a toda Europa y cuando en su época, durante

LA CRIMEA Y EL MAR DE ASOV juntos tienen — ¡quién lo creyera! — toda la anchura de la costa meridional inglesa Ilustraciones Seeland

la guerra rusojaponesa, el almirante Rostjestwensky recibió la orden de conducir a la flota rusa del Mar Báltico contra los japoneses, tuvo que efectuarse el viaje desde San Petersburgo a través del Mar Báltico al Océano Atlántico alrededor del Africa del Sur por Madagascar y a través del estrecho de Malaca, antes de que pudiera ser desplazada la flota en las aguas japonesas.

Engelbert Graf

EL FRENTE DE LOS FINLANDESES que hacen avanzar con sus camaradas alemanes contra la Unión Soviética se extiende en toda la longitud de Italia. Las tropas destacadas contra Murmansk combaten aproximadamente a la altura de Merán, y los sitiadores de Leningrado, cerca de Siracusa en Sicilia

Scan by NAM

En continua alerta, *los tripulantes de los patrulleros alemanes en las aguas costeras alemanas otean el cielo, el horizonte y el agua en busca del enemigo*

El enemigo ha perdido...

Emocionantes fotos en color del corresponsal de guerra PK. Eichen de un bombardero británico Bristol-Blenheim derribado por un patrullero alemán

¡Alarma! *Ha sido localizado un bombardero inglés Bristol-Blenheim y es batido inmediatamente por la Artillería antiaérea del patrullero*

El último instante. *Muy cerca del bombardero hace explosión un proyectil de la Artillería antiaérea y en menos de un instante se desprende el plano izquierdo a causa de la metralla*

¡Tocado! *El alicaído Bristol-Blenheim no puede mantenerse en el aire y tiene que cambiar los elementos. Con un estruendo enorme se estrella contra la estrecha faja de costa, da dos o tres vueltas sobre sí mismo y después . . .*

¡Destruído! *. . . hacen explosión los tanques de gasolina. A los pocos momentos toda la faja de costa está envuelta en las oscuras nubes de humo del aparato en llamas. Sólo cuando el fuego deja libre a su víctima, pueden reconocerse los restos del bombardero inglés*

Detrás de las líneas

de la División Española de Voluntarios al Este de San Petersburgo

Patrullas de choque de la División Azul han avanzado el día anterior sobre un río al Este de San Petersburgo y constituído una cabeza de puente. Han solicitado refuerzos que ahora atraviesan el agua helada embarcados en botes neumáticos

Sobre el terreno recién conquistado se clavan las "tarjetas de visita" de las unidades españolas, marcadas con franjas azules

Motoristas y unidades montadas de los españoles, que siguen a su Infantería, son pasados con balsas a la otra orilla. Están contentos, puesto que la lucha al otro lado de las alturas prosigue brillantemente

Scan by NAM

El comandante Fernando Osés, de Melilla, jefe de un batallón, cuenta cuarenta años y es soldado profesional

El tirador del cañón antitanque se llama Carlos Martínez Llanos, tiene 21 años, de profesión empleado en San Sebastián, pero ahora soldado de cuerpo y alma

Detrás de una ametralladora capturada a los soviets se halla prestando guardia Segundo Medrano Prieto, de 23 años y natural de Valladolid

"¡Que se atrevan a venir!" Al borde la carretera, una pieza antitanque asegura las líneas de la División Azul contra ataques por sorpresa de los tanques soviéticos

Una pacífica patrulla de choque, pelando patatas. Objetivo: la cocina de campaña

Scan by NAM

¡Hagan el favor de no estorbar! Acaba de llegar el último número de la Hoja de Campaña de la División Azul

Ir en trineo es fácil. Sólo se necesita sentarse encima, ponerse en marcha y ...

... si se vuelca, volver a levantarse. Esto puede pasar incluso a los noruegos, ¿por qué no a los españoles?

Dos trombones de la banda de música de la División Española de Voluntarios

Fotos PK.
v. d. Becke

Encuentro inesperado a 10 grados bajo cero

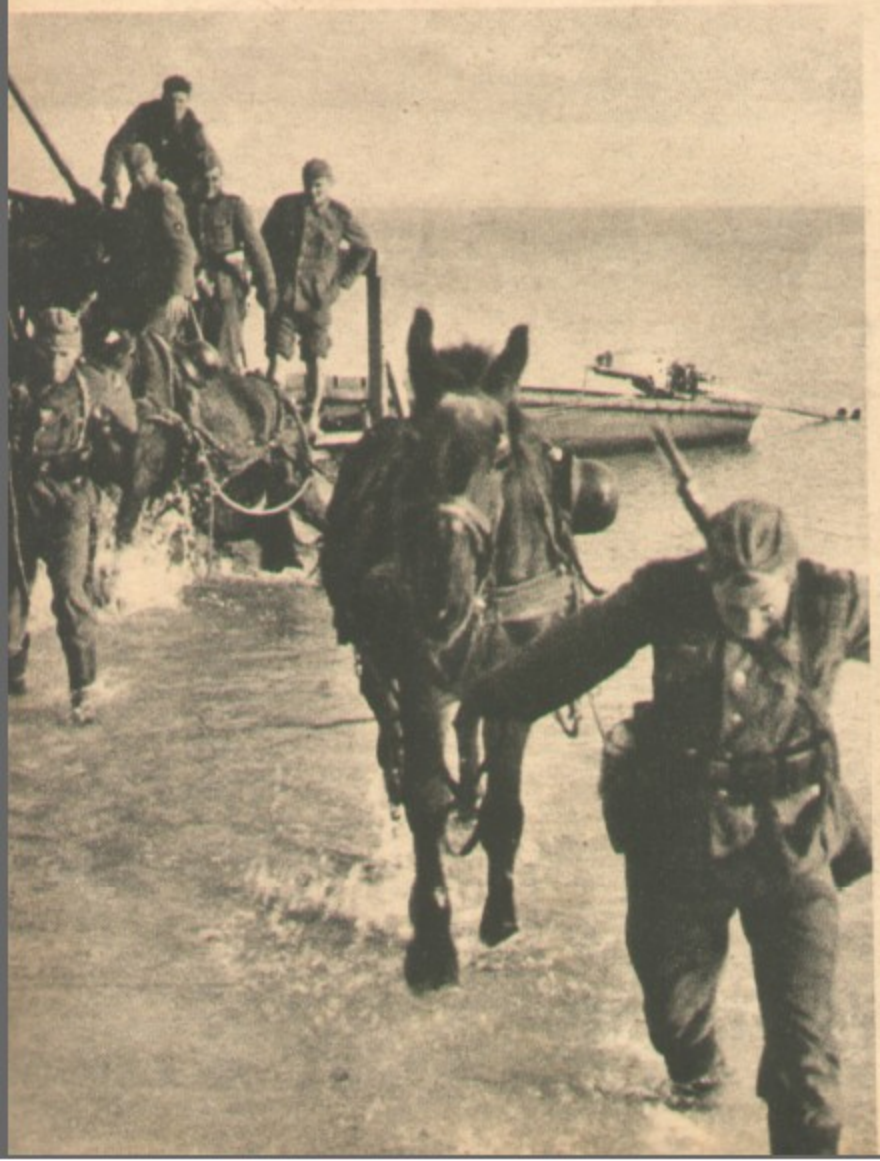
La isla es la meta

En el Mar Negro se efectúa una audaz operación. El corresponsal de guerra de "Signal", PK Gronefeld, toma parte en ella y nos informa literal y gráficamente

Las cinco de la mañana. De treinta a cuarenta motores rugen a la vez. Tienen que oirlo, seguramente, hasta en la isla. Delante de nosotros avanza el primer escalón de botes de asalto, que se pierde rápidamente en la neblina que se abate sobre el mar. Yo voy en el segundo escalón y estoy agachado en el bote conductor. En las balsas de botes neumáticos se amontonan los caballos, carros de municiones, cañones de Caballería y antitanques. Los motores trabajan pesadamente. Rodeamos con nuestro bote conductor nuestro "escalón", como un perro de pastor su rebaño. Tan pronto estamos delante, como volvemos a gran velocidad hacia atrás

Elementos de una agrupación rápida alemana de reconocimiento han recibido la orden de ocupar una isla en el Mar Negro y establecer una nueva base para la lucha de Crimea. Para llegar a la isla han sido empleados botes de asalto y balsas. En la acción toman parte pontoneros que ya han cruzado el Dniéster, el Dniéper y el Bug. La travesía a la isla exige esfuerzos extraordinarios de los hombres y de los motores

Los botes de asalto han llegado a la isla. Nada se mueve en la orilla. Los soldados de asalto saltan a tierra. Del enemigo no se ve todavía el menor vestigio. Los camaradas transportan armas y municiones a través del bajo fondo de la costa. En la orilla ha sido levantada una señal para los "escalones" que siguen: Aquí hemos desembarcado. Los botes y las balsas son disimulados rápidamente con algas. Los radiotelegrafistas montan sus aparatos y se ponen en comunicación con la división. A las 7,50 se expide el primer radiograma: "Después de 160 minutos de travesía hemos desembarcado en la isla. Sin novedad. Transmítase a la división"



Poco después se halla ya todo en la isla. Mientras un grupo establece una cabeza de puente, se desembarcan los últimos caballos. Los camaradas los traen a tierra. La ocupación propiamente dicha de la isla puede empezar

Nuestro grupo se dirige por la orilla hacia el faro. En su proximidad se perciben movimientos del enemigo. Los cañones antitanques se ponen rápidamente en posición, y, a unos 3 kilómetros de distancia disparamos hacia el faro. El enemigo no contesta. A 1½ kilómetros de distancia disparamos de nuevo sobre el faro. A las 12,45 trasmitimos nuestro radiograma: "A la división. Faro todavía en comunicación radiotelegráfica con Sebastopol"

Scan
by
NAM

En este momento tenemos el faro y las casas inmediatamente delante de nosotros. El enemigo continúa aguardando silencio. Nos deja llegar hasta veinte metros, y sólo entonces un vivo fuego desde el faro nos obliga a ponernos a cubierto. Son las 15,40. Expedimos un radiograma: "El enemigo defiende el faro y los alrededores con granadas de fusil y fuego de Infantería y de ametralladoras". El enemigo es derrotado. Unos cuantos disparos bien dirigidos, de nuestros antitanques, han hecho enmudecer el fuego del faro

A pocos metros delante de mí sale de su agujero un bolchevique con las manos levantadas. De las casas salen más bolcheviques, pertenecientes todos ellos a la flota del Mar Negro. Reconocemos las casas y capturamos incluso a un alto oficial de los bolcheviques

La operación ha terminado brillantemente. La isla ha sido limpiada de enemigos. Han transcurrido doce horas de lucha y de ataque. Nuestros camaradas izan el pabellón de guerra del Reich. Desde la isla se expide el último radiograma: "16.45. Faro tomado. Adversario se ha defendido tenazmente. Un alto oficial y 36 soldados de marina, prisioneros"

→

EN EL LEJANO ORIENTE. Marinos japoneses engrasan torpedos a bordo de un patrullero

Fotos
Weltbild y Atlantic

SINGULARES COMPAÑEROS DE ARMAS EN EL IRÁN. Los Soviets y el Imperio británico han expulsado al Cha a mano armada y ahora se ofrece a la cámara el sorprendente emparejamiento de un ametrallador bolchevique y un oficial inglés

Por su calidad-la marca mundial!

en a·D·1874 se decía:

"Es una exquisita agua de Colonia la Nº 4711., distinguiéndose por la etiqueta original "azul y oro" y, aunque el precio sea más alto que el de los varios competidores, es preferida por el mundo elegante a causa de su fuerza y suavidad. Se encuentra en todo buen comercio."

Huéspedes en Alemania

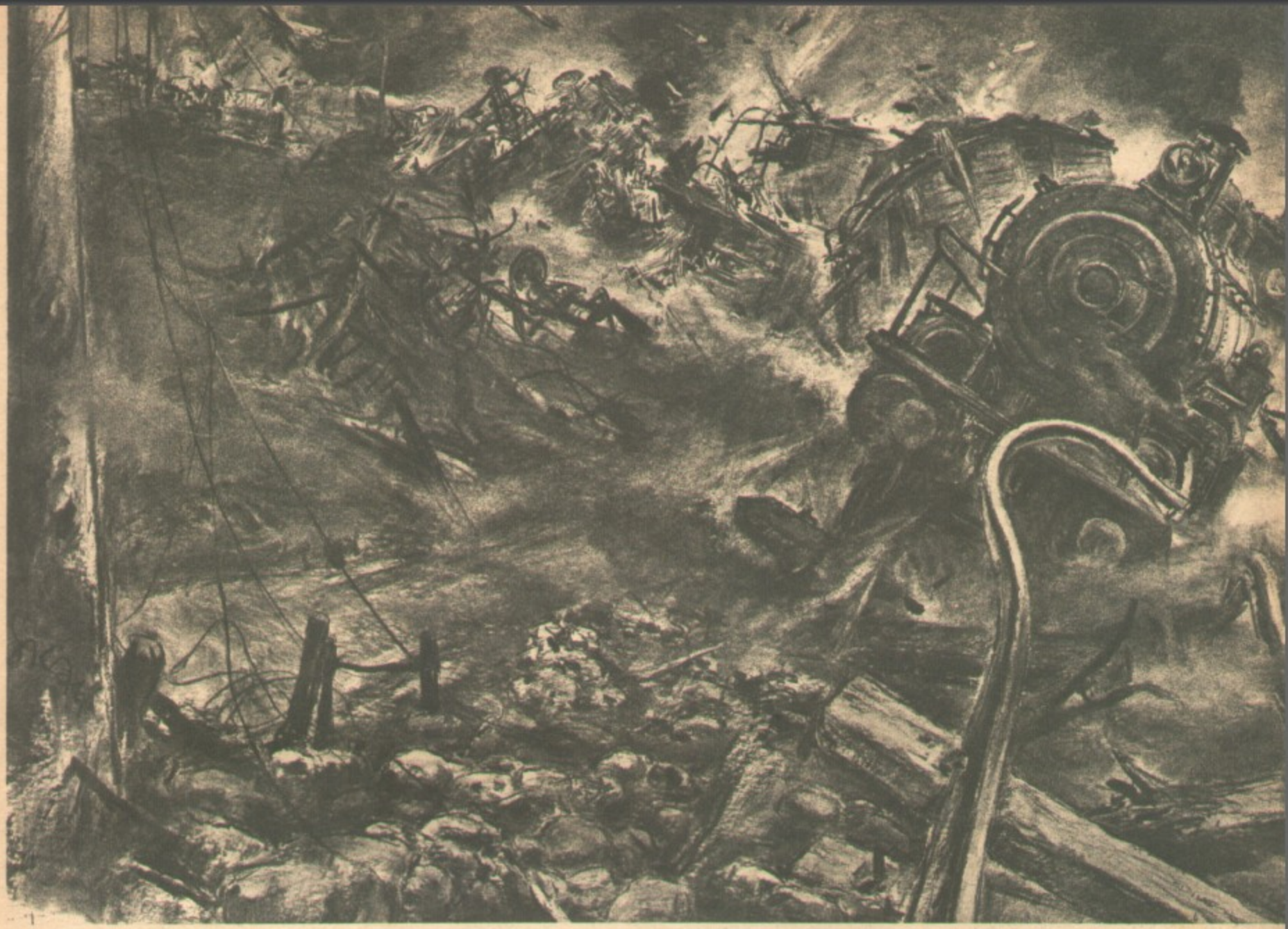
Los escritores y poetas franceses que han estado en Alemania invitados por el ministro Dr. Goebbels visitaron en su estudio al conocido escultor alemán profesor Arno Breker

ABEL BONNARD, destacada personalidad de la literatura francesa y autor de amenas obras filosófico-morales de señalada belleza idiomática, en animada conversación con el profesor Breker y el escritor André Fraigneau (en el centro)

BAJO LA DIRECCION DEL PROFESOR BREKER tuvieron ocasión los huéspedes franceses de formarse una idea de la obra del artista y de cambiar sus impresiones sobre problemas del arte alemán y francés. El profesor Breker (a la derecha) en medio de sus huéspedes ante algunas de sus nuevas creaciones

LLENOS DE INTERES, el profesor Breker y su esposa siguen las explicaciones de Pierre Drieu La Rochelle, escritor perteneciente al círculo de la revista "Nouvelle Revue Française", dedicada a los problemas del nacionalsocialismo y el fascismo

A LA SOMBRA DE PLASTICAS MONUMENTALES conversan dos huéspedes franceses sobre el viaje a través de Alemania, que tantas impresiones les facilitara Fotos Rohrlack



"...De repente una llamarada ardiente, un estampido resonante. Como asida por un puño gigantesco es lanzada la pesada locomotora por los aires, cae súbitamente hacia un lado y en un instante desaparece en el humo de la explosión y en la nube silbante de su propio vapor. Un estallido penetrante corre a través del tren. Los vagones delanteros se apilan a gran altura, tropiezan y caen unos encima de otros. Algunos segundos más tarde, nuevas detonaciones rasgan los aires en medio del tren..."

En la retaguardia del enemigo

"Signal" publica en este número la segunda parte de la crónica de un oficial alemán de primera línea sobre una atrevida operación de patrullas de choque muy detrás del frente de los soviets. A la interceptación de un eje enemigo de aprovisionamiento sigue el resuelto avance contra una línea férrea

¿Qué sucede con las patrullas de explosión? Al capitán no se le quita de la cabeza esta pregunta desde una buena media hora. Ya, al dirigirse a la primera compañía, se ha detenido varias veces y escuchado atentamente en la noche. Durante el cuarto de hora de estancia con la primera ha desaparecido la preocupación por los resueltos individuos al Este. Ahora, al regresar, le vuelve a acometer con doble intensidad Se pierde en mil conjeturas. A las 0,15, las patrullas de explosión han rebasado la pista. Wahrenfels y Engerling han salido con el camión soviético. De ellos se puede esperar un parte mañana por la noche. Tienen que recorrer 14 kilómetros. Terreno desconocido, noche oscura como boca de lobo. A ellos sólo puede ayudarles su fortuna de soldado y la circunstancia de que el enemigo no se imagina nada. Si las patrullas no son imprudentes, será posible esta voladura, precisamente porque hay que considerarla imposible. El regreso será muy difícil. ¿Burlarán a los esbirros?

Pero ¡las patrullas de explosión Münzer y Runge! A un kilómetro aproximadamente podían adelantarse con los carros de Herbert desde la pista. Después tenían que cubrirse cuatro kilómetros bien contados. Durante la noche y la niebla no se puede hacer esto en menos de hora y media dado el terreno desconocido. Así es que estarían en la pista a las 2 horas lo más pronto posible. Tres cuartos de hora de trabajo. Hacia las tres debería estar listo. Ahora son las 2,45. El capitán Félix vuelve a detenerse, hace seña a su acompañamiento para que guarde silencio y escucha en la noche. Nada.

El alférez Münzer y el brigada Runge, sentados en el carro del brigada Herbert, han avanzado poco después de medianoche sobre la pista en dirección Este. Sus individuos siguen sobre los elementos automóviles blindados de la 3.ª compañía. Hacia las 0,30 horas alcanzaban un grupo de casas de labor. Aquí se había instalado Herbert como escolta. Las casas estaban deshabitadas. A la redonda no se veía ni oía nada del enemigo. El terreno descendía ligeramente hacia el Este. Un sendero conducía en dirección Nordeste. Al Sudeste discurría la carretera sobre la que se habían adelantado las patrullas de explosión 3 y 4. Un alboroto confuso resonaba de vez en cuando desde allí. Los dos jefes de patrulla de explosión creían poder reconocer los ruidos de una estación: los empujones y golpes de vagones de ferrocarril al hacer maniobras, el sordo rodar de los trenes y a veces un silbato de aviso. La lluvia y la niebla absorbían los ruidos.

"Queremos evitar la carretera", propuso Münzer. "Parece conducir a una estación. Esto coincidiría con el mapa, a pesar de que uno nunca puede confiarse en estos mapas bolcheviques. La estación es desfavorable para nuestra misión. Demasiados carriles y seguramente demasiadas personas. Si nos mantenemos algo más al Norte, nos hallaremos en plena vía. Allí encontraremos seguramente un punto apropiado para la voladura. ¿Qué opina usted?"

El brigada Runge reflexiona breves instantes. Es cierto que la estación le atrae poderosamente, pero a pesar de lo admirable que sería un trabajo hecho allí a conciencia, el tiempo disponible es demasiado corto. El alférez tiene razón: en la estación hay demasiado movimiento.

"Sí, mi alférez", responde en consecuencia, "tenemos que dirigirnos a plena vía."

"Vayamos entonces por el sendero y permanezcamos juntos hasta el terraplén. Yo me encargo de la cabeza y usted marcha al final. Dé instrucciones a su patrulla, yo haré lo mismo y manos a la obra."

A los 5 minutos están en marcha las patrullas de explosión Münzer y Runge. Avanzan rápidamente sobre el sendero. Es verdad que está reblandecido y

Scan by NAM

El alférez Wahrenfels a su regreso de la voladura de la vía férrea

enlodado, pero esto no importa. Los campos de trigo y de patatas a ambos lados impiden errar el camino. Pero después se pierde el sendero en un pinar bajo. ¡Se acabó! El alférez Münzer reflexiona un momento. "¿Dar la vuelta y tomar la carretera principal? No", se decide, "esto intranquilizaría a la gente. Así es que adelante, a través de los campos con auxilio de la brújula."

Esto fué una buena resolución. ¿Si la hubiera adoptado también de haber sabido lo que les esperaba?

El alférez Münzer ha vuelto a formar. "¡Permaneced unidos!" exclama en voz baja hacia atrás. Sigue ahora una marcha que es tan difícil y penosa como nunca en su vida han hecho estos hombres. Las húmedas ramas de los pinos les golpean en el rostro. El suelo está empantanado. Más en la hondonada se hunden a cada paso hasta las rodillas. La patrulla tiene que hacer alto a menudo para sacar del lodo a un camarada que no puede librarse por sí solo. Las húmedas ramas empapan el uniforme hasta los huesos. Los individuos jadean bajo la carga de las pesadas cajas de municiones y están bañados en sudor. Pero se continúa tenazmente adelante. Uno sisea al otro el camino y la dirección. Transcurre el tiempo. Y sin embargo el alférez Münzer tiene que establecer un pequeño descanso para que los ingenieros puedan cobrar aliento. Entretanto examina la dirección con su brújula de marcha. "Vamos bien", anuncia. Esto enardece los ánimos. La patrulla vuelve a atravesar por un terreno único en su clase, lleno de lodo y humedad, contra las ramas azotadoras de árboles y arbustos, a través de la niebla y la lluvia. Ningún camino, ningún sendero les guía, sólo la férrea voluntad, la orden imperiosa de su misión aceptada voluntariamente, el pensamiento en sus camaradas que tal vez tengan que morir si fracasan aquí. Con pulmones silbantes y la respiración sofocada avanzan con sus cargas, siempre detrás de su jefe.

Este vuelve a detenerse. Las patrullas se reúnen hacia adelante. "Breve descanso", ordena Münzer. Las cargas descienden de los hombros. Los individuos se quitan por un momento el casco de acero y se secan los rostros húmedos de sudor.

"¡Prestad atención!" Los ingenieros se aproximan. "Se ha logrado lo peor. El miserable lodo parece haberse terminado. Ante nosotros hay monte alto. El terreno vuelve aquí a elevarse. Tenemos a lo sumo un kilómetro hasta la vía. Ahora descansaremos 10 minutos." Los individuos se arreglan el correaje, y cambian el fusil al otro hombro. Manos impacientes se extienden hacia las cajas de municiones. El alférez Münzer lo ve y ordena en voz baja: "¡Prepárense!"

Ahora vuelve a avanzarse con rapidez. El monte alto no es demasiado espeso y sobre todo está libre de arbustos o matas. El suelo es seco, pero a medida que se sube de nivel, se vuelve arenoso, lo que dificulta el avance. Al cabo de media hora vuelve a hacer alto la cabeza. Todos los hombres acuden a la misma. El alférez Münzer se halla entre los árboles al linde del bosque y señala hacia adelante sin pronunciar palabra alguna. "¡La vía! ¡El terraplén!" corre con emoción apenas suprimida a través de las filas de los ingenieros.

El alférez Münzer y el brigada Runge observan atentos la vía. A menos de 100 metros de ellos se encuentra un terraplén oscuro con carriles húmedos por la lluvia, lisos y que despiden una luz tenue. En rápido cuchicheo tratan Münzer y Runge su plan. El penoso camino ha exigido un tiempo precioso. Se ha hecho demasiado tarde para disponerse a efectuar largos reconocimientos en busca de los mejores puntos de voladura. Es preferible que las patrullas permanezcan juntas. Un individuo al Norte y otro al Sur aseguran los preparativos para la misma. Todos los demás cavarán los hoyos para las voladuras y prepararán las cargas. Estas deberán colocarse donde se unan los carriles. Provisionalmente se escogerán dos de tales puntos.

Poco después corren seis individuos en breves intervalos sobre la pradera. A la sombra del terraplén desaparecen por poco tiempo. Después se distinguen rápidos movimientos en el terraplén.

"¡En marcha!" ordena Runge. También la segunda patrulla corre hacia el otro lado. Sobre un trayecto de cien metros escasos comienza una labor febril. La vía es doble. El alférez Münzer ha observado para ver si no se halla ante una vía de maniobras, por estar tan cerca de la estación, pero no, en lo que abarca la vista, brilla en la lluvia una vía doble. Rápidamente ha puesto al corriente a los individuos. Primero una carga bajo cada junta de carriles. Grava y tierra vuelan a los lados. Los ingenieros arrancan, rascan y cavan en su celo más con las manos que con sus herramientas. Ya están preparadas las cargas. Pegados al declive, Münzer y Runge vigilan los trabajos. A unos cien metros en dirección Norte y Sur de las patrullas de explosión se halla entre los carriles un individuo con la pistola ametralladora dispuesta a disparar, y a su lado un montón de bombas de mano. El trabajo parece que vuela. El alférez Münzer no necesita estimular con palabras. El reloj señala las 2,50. Al Este se anuncia la mañana.

Las patrullas de explosión Münzer y Runge están dispuestas a ponerse en marcha

De repente llega del Sur a todo correr el centinela dando saltos presurosos. Münzer le ve y exclama: "¡Atención!" En un instante tienen encarada el arma los ingenieros.

El individuo se lanza al declive junto al alférez. "Mi alférez", dice con la respiración entrecortada, sus palabras apenas son inteligibles. "Allí viene un tren, lo he oído sobre los carriles."

"De un golpe se halla el alférez en la vía férrea y oprime su oreja al frío hierro. Una sacudida estremece su cuerpo. Se percibe un ligero rodar que crece de segundo en segundo. Se levanta. "Viene un tren. ¡Hay que darse mucha prisa! ¡Todo el mundo a la vía en dirección Este!"

Como una sacudida eléctrica pasa por los individuos. Desaparece toda precaución. ¡Ahora hay que jugarse el todo por el todo! Si se logra una voladura debajo de la máquina, queda destruída toda la vía férrea. ¡Tiene que lograrse! Se percibe ahora claramente el sordo rodar del tren que se aproxima, todavía a tres o cuatro kilómetros de distancia como máximo. El alférez Münzer se consume casi de impaciencia, pero es lo suficiente inteligente para no interrumpir. El probado Runge se ha lanzado también en persona a trabajar. Ahora coloca una caja de explosivos en el hoyo debajo de la junta de los carriles. Sus manos trabajan con la rapidez del rayo y sin embargo llenas de calma. Hay que sacar la caja de nuevo. Varias veces se introduce la pala en el hoyo. Al alférez le corre el sudor por la frente. Mira continuamente al reloj.

"¡Runge, el tren!" profirió. "Tenemos que alejarnos de aquí en un minuto . . ."

Ahora cabe la caja. "¡Traed una mina!" casi grita Runge. Runge la introduce lentamente debajo del carril sobre la caja con los explosivos. Centímetro tras centímetro se desliza la mina. "Mi alférez, sólo necesito dos hombres. Los demás pueden desaparecer en el bosque."

El alférez Münzer parece una columna y tiene la vista clavada en dirección Sur. Sobre su rostro hay una sorpresa increíble.

"El tren se ha detenido", susurra. "Sólo ha ido hasta la estación."

"¿O no tiene paso y debe detenerse? ¡A continuar!" dice Runge. Para él no existe otra solución de este enigma. Ha ganado dos o tres minutos que son suficientes.

"El tren está perdido", murmuran sus labios. Suena el triunfo en su voz. Sus manos vuelven a volar. La mina sienta bien. Ahora libra el seguro. Y después pone encima el pasador de presión, uno de los extremos sobre el carril. Sus manos toman grava de todos lados. Cuidadosamente piedra por piedra encima de su obra para camuflarla. Entonces suena un silbido estridente y prolongado. La expulsión de vapor jadeante de una locomotora que se pone en marcha y después el

movimiento de las ruedas cada vez más de prisa. "¡Terminado! ¡Vámonos de aquí!" Runge ha dicho esto con violencia y corre en el mismo instante hacia el bosque dando grandes saltos. Detrás de él van tres individuos. El último es el alférez Münzer. Es ya casi de día.

Con tal de que no nos vea el maquinista y conciba sospechas, piensa Münzer y bate el record durante los últimos cincuenta metros. Por fin han llegado al bosque. Allí, entre los arbustos, están los camaradas que señalan emocionados hacia el Sur.

¡De veras, el tren viene! Detrás de la locomotora jadeante sigue una serpiente gigantesca de vagones de mercancías. "¡Atrás! ¡A cubierto detrás de la colina!" exclama Münzer y continúa corriendo. Le siguen los ingenieros.

El tren avanza con mayor rapidez. "¡Tengo que verlo!" Runge se pone al cubierto poco antes de la loma detrás de un árbol grueso. Uno tras otro de los individuos le imitan. ¿Qué significa en estos momentos la seguridad para estos hombres?

El tren se halla a cien metros de la carga mortal. Corre inevitablemente a su perdición. Doce pares de ojos tienen clavados la vista como hipnotizados sobre la serpiente rodante al fondo. Runge se ha apoyado sobre el codo izquierdo, su tronco está enderezado y su brazo derecho se eleva hacia el cielo. Un suspiro se lanza a través de las filas de los individuos.

De repente una llamarada ardiente, un estampido resonante. Como asida por un puño gigantesco es lanzada la pesada locomotora por los aires, cae súbitamente hacia un lado y en un instante desaparece en medio del humo de la explosión y en la nube silbante de su propio vapor. Un estallido penetrante corre a través del tren. Los vagones delanteros se apilan a gran altura, tropiezan y caen unos encima de otros. Algunos segundos más tarde, nuevas detonaciones rasgan los aires en medio del tren. Pero sin resplandor... La violencia del golpe ha destruido por completo varios vagones y el terraplén. Hierro, madera, mil cosas diferentes se agitan por los aires. Un estruendo como si allí andara el diablo suelto. Los ingenieros miran cautivados el terrible espectáculo...

Sólo al cabo de algunos minutos se registra movimiento en los individuos. Una respiración perceptible va a través de las filas. El alférez Münzer se levanta. Recuerda que con un puñado de ingenieros agotados se encuentra todavía a cuatro kilómetros de los primeros puestos alemanes. ¡Hay que regresar lo más rápidamente posible! En el lugar del siniestro puede volver pronto a haber movimiento. Otra mirada a lo largo del tren. ¡Qué aspecto más impresionante! Es un ovillo desordenado, como apilado por manos gigantescas, de hierro, madera, carbón y llamas. Después sigue una parte que parece intacta. Unos 20 vagones se mantienen en pie sobre los carriles y después, separados de las ruinas junto a la locomotora, nuevamente un montón de escombros de cinco a seis vagones en el lugar de la segunda detonación. ¿Qué puede haber ocurrido allí? Esta voladura ha sido aún más eficaz que la primera. Los vagones destrozados han sido lanzados a gran distancia sobre el terreno. El terraplén está abierto profundamente. Los carriles se levantan retorcidos hacia todos los lados. El último trozo del tren, todavía una docena de vagones, se halla de nuevo intacto sobre la vía. Münzer se separa a viva fuerza del espantoso cuadro. "¡A prepararse para el regreso!" ordena y dice después a Runge con una voz en la que se refleja el júbilo: "¡Hombre, Runge! Lo ha hecho maravillosamente. Aquí no volverá a pasar tren alguno en quince días..."

A las seis ha llegado sin novedad el alférez Münzer con la patrulla de explosión al puesto de mando del batallón en Saretche. Los individuos agotados se han tomado tiempo para el regreso. Después del parte, el jefe del batallón ha estrechado la mano a cada uno de ellos, les ha felicitado por su actuacion y después les ha enviado a descansar. Se ha podido ocupar muy poco de ellos, pues tenía mucho que hacer. Se ha registrado un cambio sorprendente de la situación. A su regreso de la 1ª compañía, el capitán Félix había encontrado a un oficial de servicios de la división, recién llegado, que le comunicó que la división había recibido orden de atacar al amanecer contra la pista y las dos líneas férreas hacia el Este. "El jefe de operaciones le dice además, mi capitán, que la talega se convertirá ahora en bolsa", había terminado el oficial de servicios y quedó sorprendido de que el capitán hubiera comprendido inmediatamente e inclinara la cabeza con una sonrisa.

La orden de la divisjón transfería la dirección del ataque a la brigada. A ella había sido agregada la tercera compañía del batallón de Ingenieros. El grueso del batallón debería continuar en las posiciones ocupadas y encargarse con las primera y segunda compañías de proteger los flancos norte y sur de la división. Al batallón habían sido agregados antitanques; un grupo de Artillería debía cooperar con él.

El ataque debería iniciarse a las 8. El capitán Félix ya había establecido comunicación con la brigada, los elementos asignados al batallón deberían llegar hacia las 7. Las secciones de vanguardia habían recibido ya instrucciones. También el oficial de enlace de Artillería se había presentado con el observador avanzado.

"...¡Ya vienen! Dando saltos precipitados, sin ponerse a cubierto, corre el brigada Herbert hacia los cañones antitanques. "¡No tirad, no tirad!" grita sin cesar. Ahora es envuelto también por el fuego enemigo de fusilería..."

Con ellos quería recorrer ahora el capitán la posición de la primera y segunda compañías. La segunda compañía había logrado un buen golpe al amanecer. Una larga columna montada procedente del Sur había tropezado hacia las 4 con el obstáculo en el puente de madera. El jefe de la compañía había esperado hasta que el jefe de la columna se encontrara con casi todos los conductores y acompañantes en torno al puente y diera instrucciones a grandes gritos y gestos furibundos para reparar el puente. La sorpresa del montón fué imponente, cuando de repente saltaron de todos los lados del bosque soldados que les apuntaban con el fusil. Rápidamente se redujo al grupo. Se había efectuado tan fácilmente y sin llamar la atención, que el jefe de la compañía no pudo abstenerse de hablar en su parte por escrito al batallón de la "detención" de una columna bolchevique de aprovisionamiento.

Así pues las cosas transcurrían según convenido. Los soviets no tenían evidentemente idea alguna todavía de los acontecimientos sobre la pista. Tampoco la primera compañía había establecido hasta entonces contacto alguno con el enemigo.

El capitán Félix se había esforzado entretanto en esclarecer la intervención de su tercera compañía. Según la orden de la división, tenía la misión de tomar parte en el ataque de la brigada en dirección Este. Al consultar el ataque expuso el capitán Félix que todavía dos patrullas de explosión del batallón estaban en camino en dirección Este hacia la segunda línea férrea. Las patrullas tenían orden, una vez cumplida su misión, de ocultarse en los bosques durante la claridad e iniciar el regreso después de entrada la noche. Puesto que las patrullas no tenían conocimiento de la orden de ataque dada entretanto y no contarían con encontrar soldados alemanes más al Este de su punto de partida de ayer, era recomendable que las secciones de Carros llevaran a la 3ª compañía a la cabeza del ataque para buscar a las patrullas de explosión. Con ello se disminuía considerablemente el peligro de que las patrullas de explosión dispararan sobre los propios camaradas. El jefe de brigada había aceptado la proposición y dado las órdenes oportunas. El jefe de la 3ª compañía se había puesto ya al frente para dirigir en persona el ataque de estas secciones.

A las 8, la cabeza emprendió la marcha desde la posición alcanzada la noche anterior por el brigada Herbert. La lluvia había cesado. De vez en cuando el sol disipaba las nubes espesas. Reinaba ya por la mañana un calor sofocante; el día volvería a traer un temporal.

La vanguardia, compuesta de las secciones de carros de los ingenieros, una compañía de Carros, dos compañías de fusileros y una sección de antitanques, ganaba rápidamente terreno en dirección Este. Hacia las 9,30 se aproximó a una estación, la que durante la pasada noche había desempeñado un papel tan importante en la operación del grupo de explosión Münzer y Runge. Sólo ahora parecían darse cuenta los soviets de los propósitos de los alemanes. Desde las instalaciones de la estación se hacía nutrido fuego defensivo sobre los carros. El adversario disparaba con cañones antitanques y Artillería. Era imposible pensar en tomar rápidamente la estación y la localidad. El ataque debía prepararse con detenimiento.

Hubo que pedir apoyo de la Artillería y asentar otras armas pesadas. Los tanques a vanguardia se encargaron de proteger el asentamiento, sosteniendo fuego reducido sobre las posiciones bolcheviques. A las 12,30 dió comienzo el ataque con poderoso fuego de las baterías y de las armas pesadas de Infantería sobre la estación y la localidad. A continuación, patrullas de choque de los fusileros e ingenieros irrumpían en las primeras posiciones enemigas. El adversario se defendía tenazmente. Cada casa estaba ocupada y fortificada. Lanzallamas, bombas de mano y cargas unidas abrían poco a poco el camino. Los carros lograron por último atravesar ambos lados de la localidad. La rodearon y atacaron al adversario con una lluvia de metralla por las espaldas. Entonces fué vencida la resistencia. Poco después de las cuatro había sido tomada la

Continúa en la página 30

La escultura soviética

sencilla y de mal gusto

Yeso, argamasa y espesos colores al óleo son las materias con que la previsión artística del Gobierno de Moscú fabrica las esculturas que decoran copiosamente las ciudades de la Unión Soviética. El fotógrafo de "Signal" nos presenta una serie de tales "obras de arte" de la ciudad de Nicolaief, conquistada por las tropas alemanas

LA LANZADORA DE PELOTA. El artista no tiene la menor idea del deporte y menos aún de las leyes de movimiento del cuerpo humano

LA DIOSA FORTUNA CON EL CUERNO DE LA ABUNDANCIA. ¿O es la pata de una mesa? En todo caso, la dama parece muy liberal y por consiguiente poco bolchevique

LA KOMSOMOLZA, vástago comunista, en yeso y barnizada en color. Bien nutrida y por tanto idealizada en cierto modo

Fotos PK Artur Grimm

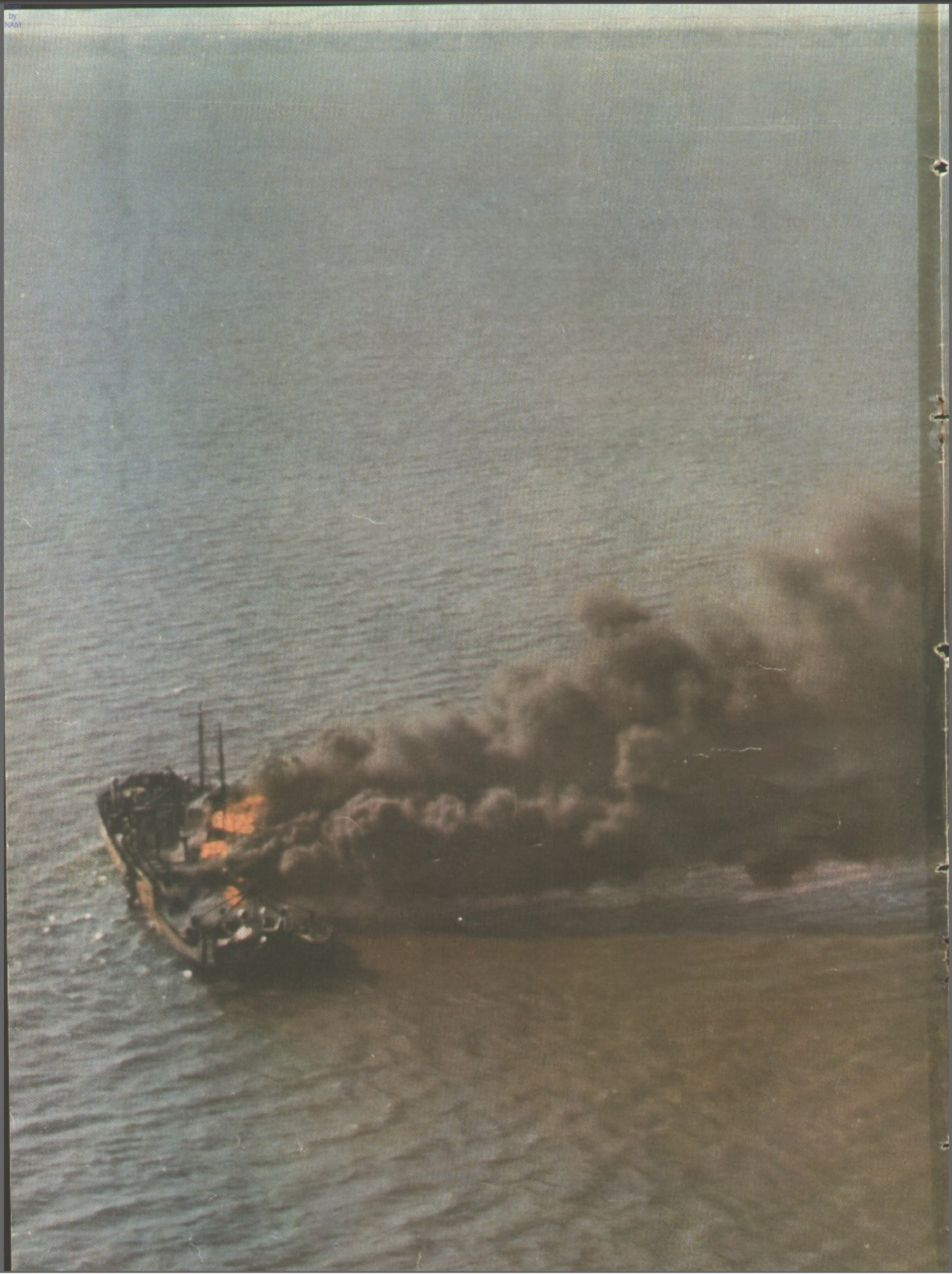
PROBABLEMENTE UN PARACAIDISTA FEMENINO, ejecutado por una mano de artista que se hubiere acreditado en los enanos de yeso de los jardines burgueses del siglo XIX

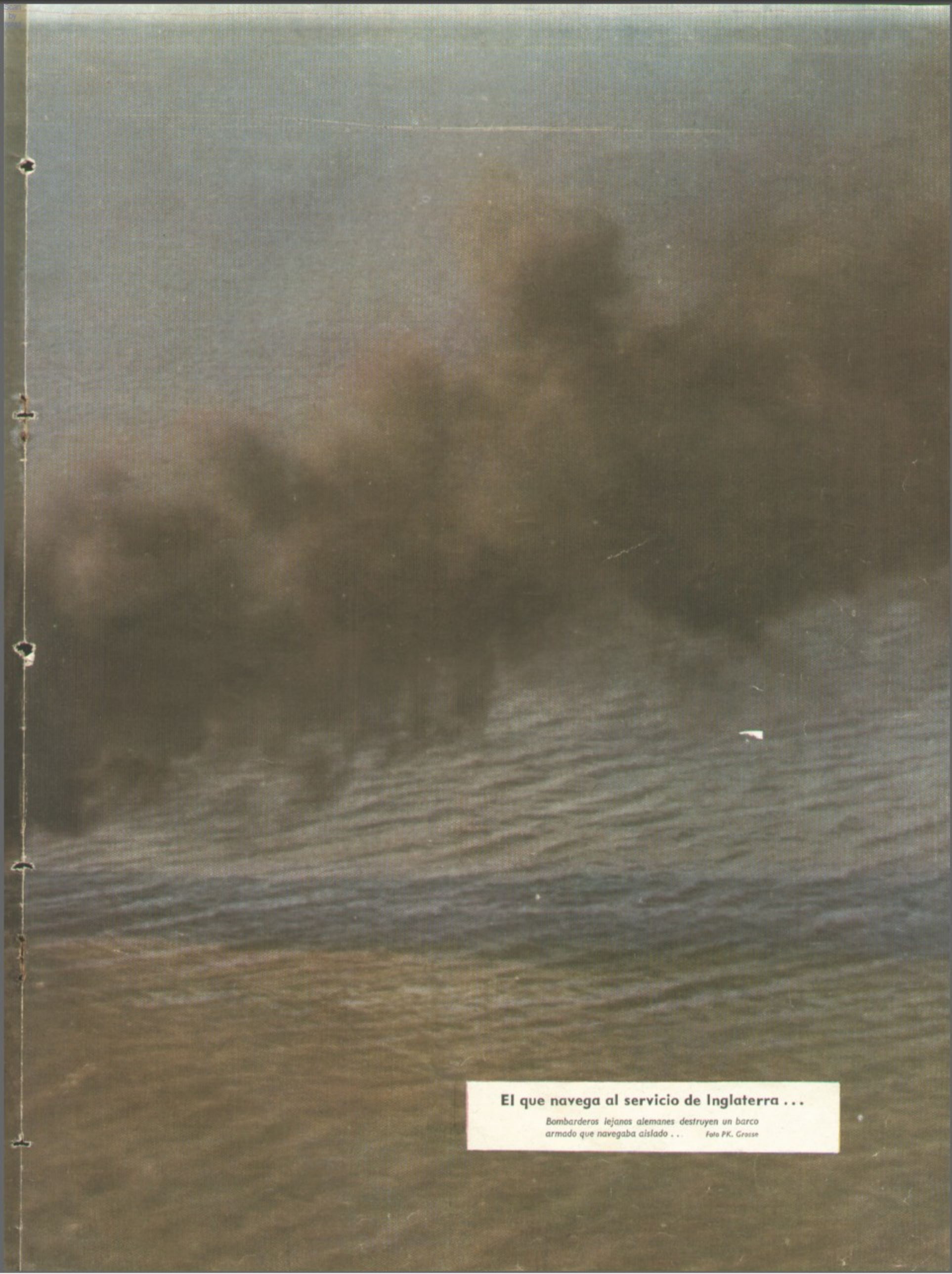
EL SOL Y EL BALÓN son los ídolos de esta figura de cemento. Saluda siempre al uno antes de utilizar el otro

Pronto siempre en calma y tempestad

Ininterrumpidamente cumplen unidades de la Marina de Guerra alemana su servicio en la zona de operaciones enemiga. En el Atlántico reina la calma en toda la extensión visible de su inmensidad. La luz cambia en estas latitudes a cada hora, y los colores del mar y del cielo son a veces de una belleza irreal. En estas horas no es difícil creer que no haya nada tan hermoso como la vida del marino. Pero tampoco cuando la tempestad azota el Atlántico, la alborotada mar se precipita contra los costados del buque y la espuma de las olas se deshace sobre cubierta, puede sentir el verdadero marino sobresalto alguno; el buque está siempre dispuesto para el combate, los cañones cargados . . .

Fotos PK. Augst





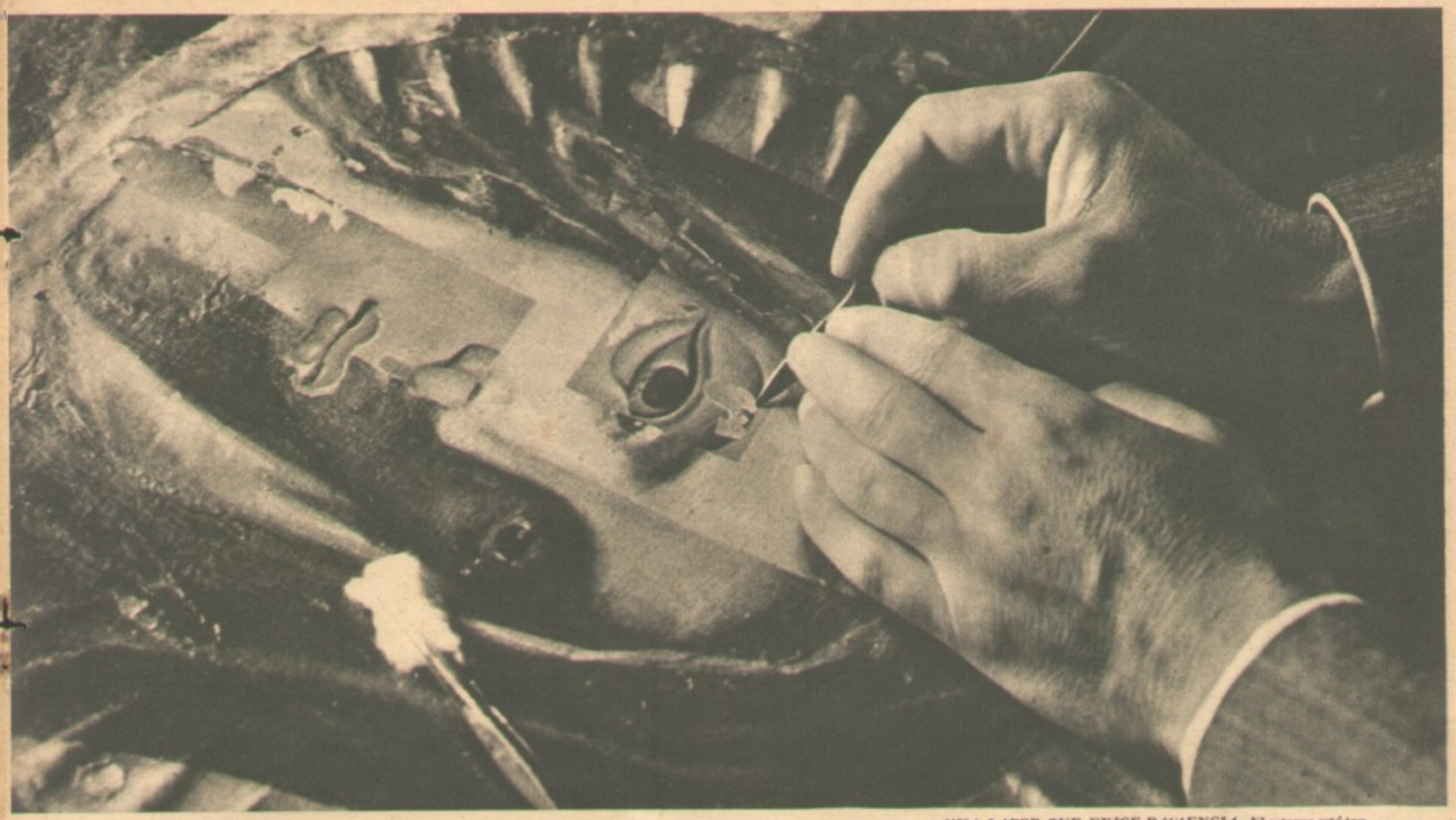
El que navega al servicio de Inglaterra . . .

Bombarderos lejanos alemanes destruyen un barco armado que navegaba aislado . . . *Foto PK. Grosse*

El tesoro oculto

Un cuadro de Nuestra Señora del siglo XVI parece sospechoso al restaurador. Lo ha examinado detenidamente y comprueba que debajo se oculta un cuadro de Nuestra Señora mucho más valioso, procedente del siglo XIV. Al quitar la capa posterior de color se registran sorpresas: a izquierda y derecha aparecen dos ángeles, el Niño Jesús pasa al centro del cuadro y la cara de la Virgen adopta otros rasgos. Nuestra foto en color, sacada durante la restauración, muestra la curiosa reunión de partes antiguas y modernas

Scan by NAM



UNA LABOR QUE EXIGE PACIENCIA. El retoque está tan fijo en la capa primitiva de color, que resiste a los disolventes líquidos. Por esto tiene que quitarse pieza por pieza con la espátula

El cuadro debajo del cuadro

EL MICROSCOPIO AYUDA AL OJO. En trabajo minucioso libra el restaurador al auténtico cuadro antiguo del retoque perturbador. Tiene que proceder con sumo cuidado para no estropear la obra de arte

Fotos E. Heddenhausen

Estamos en guerra, muchos museos se hallan cerrados y sus valiosas colecciones han sido puestas a cubierto. Pero en modo alguno descansa la labor de los hombres a quienes ha sido confiado el cuidado y conservación de las obras maestras. ¿Cultivar el arte durante la guerra? Sí, también durante la guerra, pues no se trata sólo de valores materiales, sino sobre todo culturales y nacionales, de los que nuestros museos son responsables ante el pueblo. Nuestra información gráfica efectuada en los estudios de restauración del Palacio de los Oficios en Florencia, es sólo una ligera alusión a la gran labor que, calladamente y con los medios que permite la guerra, se presta en los museos. Al mismo tiempo es un ejemplo de cuán se esfuerza hoy en penetrar en el "fondo de las cosas", en este caso: en hacer resurgir un documento del arte antiguo italiano con su belleza primitiva. Los siglos anteriores no tenían inconveniente en repintar cuadros antíguos para que parecieran "más modernos". Nosotros comprendemos poco tales "embellecimientos", que no lo son.

La técnica restauradora de hoy está altamente desarrollada, trabaja con esmero científico y gran refinamiento artístico. El restaurador es artista, historiador artístico y químico en una persona. Sabe con qué colores y con qué medios de fijación se pintaba en otros tiempos. Por esto encuentra lo que busca y por esto puede librar, como aquí, una obra maestra original de su máscara deformante.

SE ELIMINAN LAS VEJIGAS EN LA CAPA DE COLOR, abriéndolas, inyectando cera y desarrugándolas. La cera, mezclada con resina, vuelve a unir el color al fondo de la pintura

→

¡FUERA MANCHAS! El polvo y el barniz amarillento han formado un espeso velo sobre el cuadro antiguo en el curso del tiempo. El pincel, mojado en una mezcla de alcohol y terpentina, quita la capa de suciedad

Agua para Ankara

EN LA FUENTE DE VIDA DE LA CAPITAL. En medio de los solitarios montes de Anatolia se hallan las imponentes obras del pantano de Cubuk, una creación del gran estadista turco Atatürk. Desde el pantano, construído por un ingeniero alemán, llega el agua a una central de filtración, que abastece a la capital turca con agua impecable, químicamente pura

EL PLACER DEL AGUA. Desde que Ankara tiene un servicio moderno de abastecimiento de aguas es imposible imaginarse el cuadro callejero sin los nuevos autos de riego. Ni en los calurosos meses de verano tiene Ankara que prescindir de las comodidades de una gran ciudad

EMBALADAS EN PAJA se hallan abombadas botellas de agua potable, expuestas a la venta delante de un restaurant de la capital. A pesar del agua corriente de que disponen, no ha desaparecido la antigua predilección por el agua de manantial Fotos Dorothea Wilbrandt

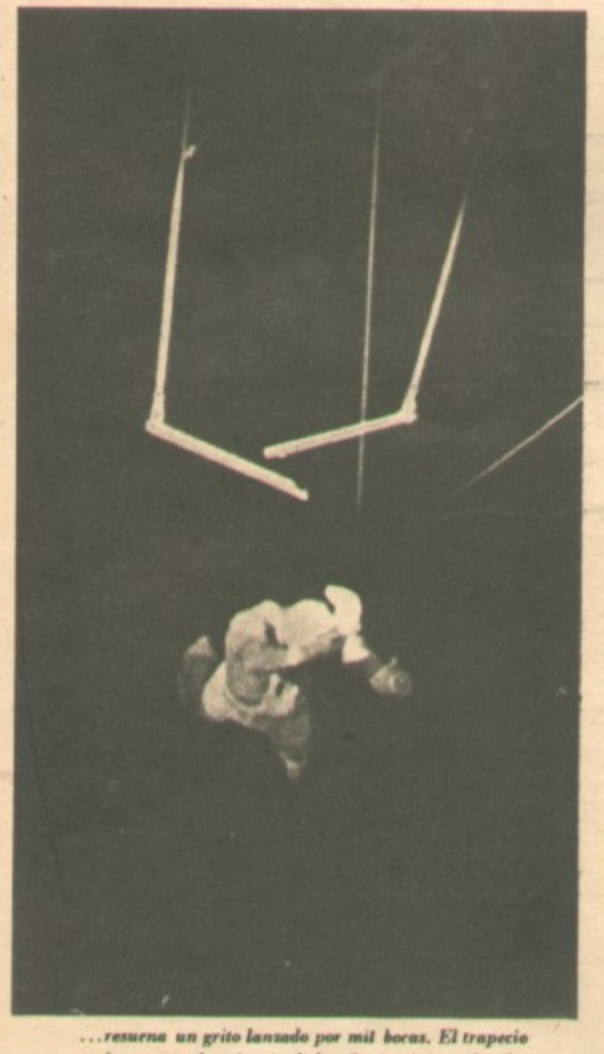
Scan by NAM

A lo alto de la cúpula del circo se halla un artista sobre la estrecha tabla. Sus músculos están en tensión para el salto. Escudriñando con la vista se vuelve otra vez hacia el suelo vacilante bajo sus pies

A 20 metros de profundidad rodea la pista el público impaciente. Enmudece la música, un redoble de tambor hace contener la respiración a los espectadores. Allí, el hombre a lo alto se acaba de desprender de su pedestal con un salto elástico

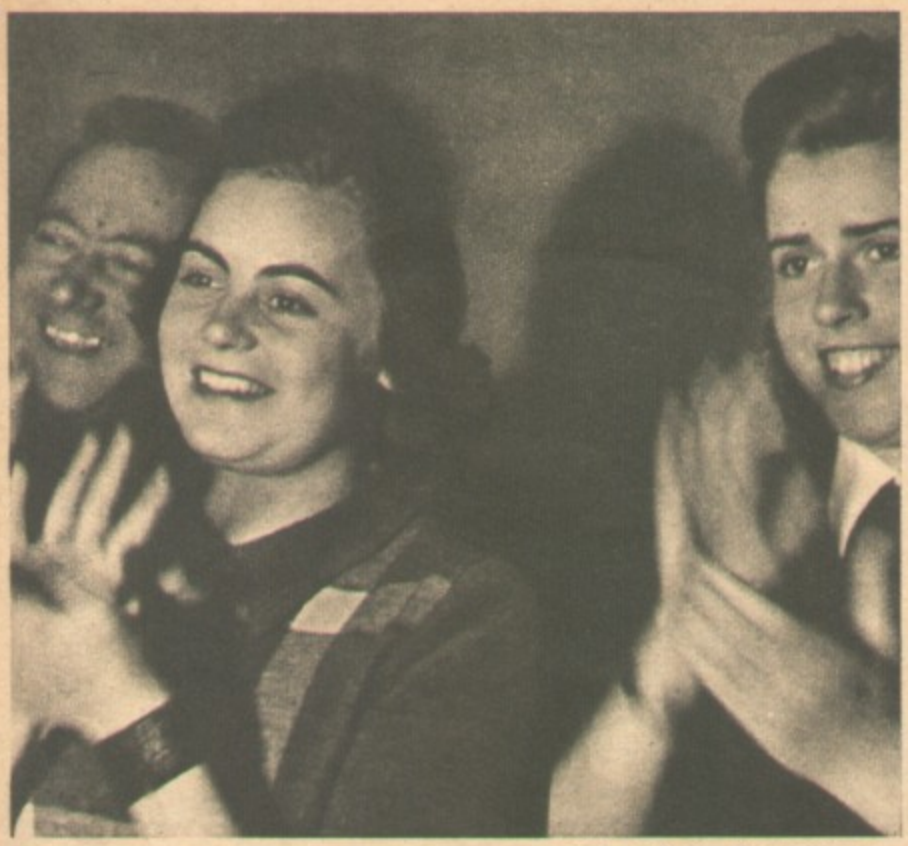
Un trapecio se rompe

Los ojos del público están pendientes del hombre que, seguido de la luz de los reflectores, sale disparado por los aires y agarra de un golpe seguro un trapecio oscilante. Por un instante se siente un suspiro de alivio a través de las filas, pero después...



...resuena un grito lanzado por mil bocas. El trapecio se ha roto y el artista resbala. Se precipita sobre los espectadores que, presos de pánico, no se atreven a moverse. Los corazones palpitan, las manos se crispan. Pero de improviso desaparece el espanto, pues...

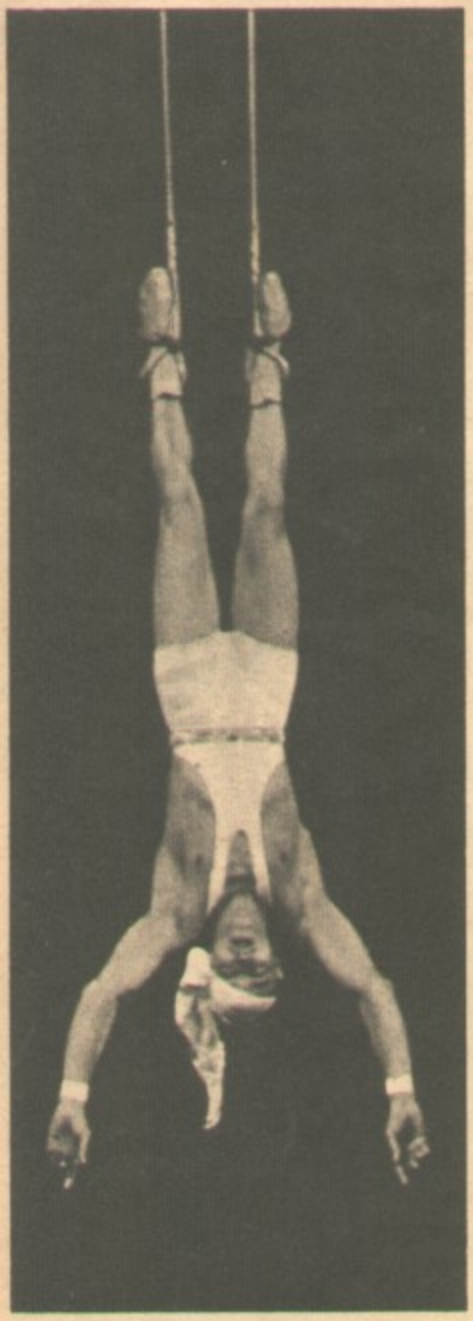
Scan by NAM



. . . una risa de satisfacción relaja los rostros contraídos por el miedo. Estallan aplausos delirantes que parecen no tener fin. ¿Qué ha ocurrido?

Las variedades y el circo viven de la sensación, pues el público exige que le exciten los nervios. Le gusta contemplar desde el seguro patio de butacas el juego entre vida y muerte. Tiembla por la mujer en la jaula de los leones, por el volatinero en el alambre o por el hombre que en salto doble o triple vuela a través de los aires. Hábiles artistas llevan la alegría del peligro al extremo de convertir la catástrofe en "número". Esto lo hace magistralmente el holandés Cubanos, con cuyo "salto desde el trapecio que se rompe" ningún espectador cree en un buen desenlace y es, no obstante, un truco

Fotos Johann Sommer, Chiemsee



El artista ha logrado recobrarse pocos metros encima de las cabezas del público. Sus pies están sujetos a cuerdas, que han frenado oportunamente la caída . . .

El "salto de la muerte" es el gran truco del acróbata aéreo Cubanos. Mientras se amortigua la luz en la sala de espectadores, se prepara sobre su plataforma para el salto, sin ser notado por miradas curiosas

Continuación de la página 21

En la retaguardia del enemigo

estación y la localidad, y se había destruído a la guarnición enemiga. Fusileros e ingenieros avanzaron a la periferia oriental de la localidad y establecieron aquí contacto con los carros que ya habían asumido la protección en dirección Este. La brigada interrumpió aquí el ataque y dió órdenes de organizarse para la defensa. A esto obligaba primeramente la lluvia torrencial que se había desencadenado durante la última media hora del ataque y que caía en continua descarga. El cielo estaba teñido de un negro intenso. El temporal parecía no terminar pronto.

El jefe de la 3ª compañía del batallón de Ingenieros se hallaba con sus secciones de Carros a unos 500 metros ante la salida oriental de la localidad. El brigada Herbert prestaba vigilancia en dirección Este. Ante sus carros se habían asentado dos cañones antitanques en la carretera en línea recta hacia el Este. A Herbert le movía una curiosa inquietud.

"Presiento como si las patrullas de explosión regresasen durante el día todavía con su camión soviético", había dicho ya por la mañana a su jefe de compañía, rogándole poder continuar en vanguardia. "Conozco exactamente el coche, yo lo he atrapado."

Herbert se encontraba ahora al mezquino amparo de un granero abierto y vigilaba celosamente en dirección Este. La lluvia torrencial colgaba como una cortina delante de sus prismáticos y le impedía toda visibilidad.

"Bien se guardarán de regresar con este tiempo", opinó el conductor del tanque de Herbert.

"Precisamente con este tiempo pueden volver. No hay carnufleo mejor. ¿Qué es eso?"

Muy excitado salta Herbert hacia la carretera. Adelante ha estallado un vivo tiroteo. "¡Ya vienen!" Dando saltos precipitados, sin ponerse a cubierto, corre el brigada Herbert hacia los cañones antitanques. "¡No tirad, no tirad!" grita sin cesar. Ahora ha visto un camión, que a gran velocidad se aproxima por la carretera. Los bolcheviques hacen fuego sin interrupción. Parecen darse cuenta de que un coche con desertores quiere pasarse a los alemanes. Herbert, después de haber instruído a los sirvientes de los cañones antitanques, ha continuado corriendo por la carretera y hace señales con su gorro. Ahora es envuelto también por el fuego enemigo de fusilería.

"¡Esto no puede terminar bien!" murmura el conductor del carro de Herbert con la cara blanca como la nieve, y prepara vertiginosamente su vehículo para seguir a su jefe de sección. También el jefe de la compañía avanza ya con varios carros.

El camión pierde velocidad y patina. Evidentemente ha sido tocado. Sus neumáticos han sido destruídos con toda probabilidad. Sus paredes laterales saltan bajo los impactos del fuego enemigo de ametralladoras y fusilería. Ahora se registran también impactos de calibre pesado, de lanzagranadas, los que caen a derecha e izquierda de la carretera. El coche sigue avanzando a duras penas y llega hasta a 200 metros de los propios cañones antitanques. Herbert casi lo ha alcanzado, los propios carros se acercan cada vez más rápidamente. De repente, Herbert se desploma en medio de la carretera. ¿Ha sido tocado, ha tropezado con un hoyo? No vuelve a levantarse. Del camión, que ahora empieza a arder, se lanzan una docena de soldados alemanes. Se ponen a cubierto y abren el fuego. Lo mismo hacen en este momento los carros. De la cabina del coche saltan el alférez Wahrenfels, el brazo en cabestrillo, y el brigada Engerling. Se lanzan sobre Herbert. Este se halla con el rostro en tierra, tendido a lo largo sobre la carretera y las manos hacia adelante como para defenderse. De su sien izquierda sale un hilillo de sangre. Está muerto.

Los carros dan vuelta en torno del camión en llamas y se colocan ante su jefe de sección y los individuos de las patrullas de explosión para protegerles. El jefe recoge el cadáver sobre su propio carro. Después da órdenes a los carros y a las patrullas de explosión para retirarse del enemigo y regresa a marcha moderada.

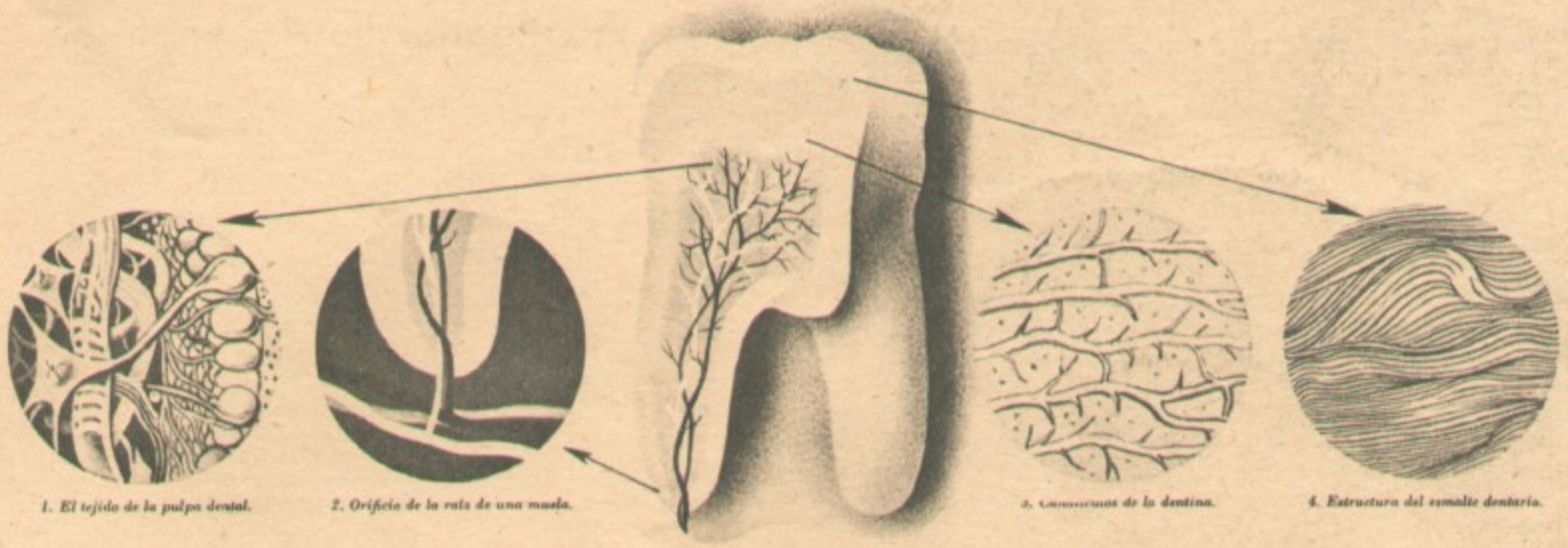
Junto a la "pista", que él fuera el primero en pisar y rebasar, ha dado sepultura el batallón al brigada Herbert. Los hombres de su sección y los ingenieros de las patrullas de explosión Wahrenfels y Engerling, a los que Herbert quería llamar la atención con sincera lealtad y camaradería de que se hallaban ante las propias líneas, han rivalizado entre sí en engalanar la tumba. La 3ª compañía ha señalado a dos carristas, para que presten guardia de honor, la que deberá permanecer mientras la compañía quede destacada en las inmediaciones. El general estuvo por la noche ante la tumba y rindió su último saludo al valeroso soldado. Después hizo comparecer ante él a las cuatro patrullas de explosión y concedió la Cruz de Hierro de 1ª clase a los jefes de las mismas. La alegría sobre esta distinción queda reprimida; todo el batallón llora la muerte de uno de sus mejores.

El próximo día se cita con elogio al batallón en la orden del día de la división. El general se había hecho informar sobre el curso de toda la operación contra la pista y las dos líneas férreas; este informe podía dar nota de otras varias sorpresas. El alférez Münzer y el brigada Runge no pudieron privarse de examinar a fondo el tren de mercancías detenido por su voladura. Contenía valioso botín. Los vagones estaban cargados por completo de motores de aviación, piezas de repuesto y material de toda clase.

Los dos habían solucionado también el enigma de la segunda detonación en el centro del tren. Un vagón de mercancías estaba cargado hasta los topes de botellas llenas de oxígeno. El choque de los vagones en el momento de la explosión había hecho estallar las botellas. Muchos centenares de atmósferas de presión, libertadas en un segundo, habían causado un efecto más desolador que una caja de dinamita . . .

También el alférez Wahrenfels y el brigada Engerling podían dar parte del completo éxito de su atrevida empresa. Una de las patrullas había logrado volar eficazmente la vía en tres puntos. La operación no había transcurrido sin aventuras. La idea de emplear el camión capturado había resultado provechosa. Poco después de la primera vía, que había sido rebasada sin dificultades, el camión se había aproximado a una larga columna soviética que estaba dispuesta a emprender o a proseguir su marcha en dirección Este. Wahrenfels y Engerling decidieron a agregarse a la columna.

Continúa en la página 32



1. El tejido de la pulpa dental. *2. Orificio de la raíz de una muela.* *3. Canalículos de la dentina.* *4. Estructura del esmalte dentario.*

Cada diente — una maravilla en pequeño

Casi con ninguna otra parte de nuestro cuerpo ocurre lo que con la dentadura, cuya importancia para la salud es tan mal apreciada y por eso con frecuencia tratada con tanta negligencia. Para la mayoría de las personas, los dientes no son otra cosa que herramientas inertes y muy sencillas, sobre las cuales no merece la pena de meditar. Pero basta con examinar una vez la constitución de una muela para comprender en seguida que el diente no es una masa muerta cualquiera de piedra o de porcelana, sino que es un órgano con vida y que está en la misma relación con el organismo que el corazón, el estómago o el riñón. Cuánta maravilla en un reducido espacio nos descubre una simple mirada al interior de un diente. Ante todo vemos el tejido blando de la pulpa dental (1), con su complejidad de células, vasos sanguíneos y haces nerviosos en conexión con el organismo a través del orificio de la raíz (2). La pulpa dental, llamada erróneamente con frecuencia nervio dental, es al propio tiempo fuente de vida y de regeneración. La mayor parte del diente consiste en la dentina (3). Esta está atravesada por una finísima red de canalículos, a través de los cuales van a parar al diente desde la circulación sanguínea las sustancias regenadoras. Como revestimiento protector tenemos finalmente al esmalte dentario (4), la sustancia más fuerte de todo el organismo.

El diente pende elásticamente de la mandíbula mediante la raíz dentaria. Con esta disposición tan ingeniosa está en condiciones de resistir una presión de hasta 122 kilos — por término medio 77 kilos — sin romperse. Nuestro organismo no ha recibido los dientes a causa de su bello aspecto, sino para que cumplan su cometido como instrumentos vitales e importantes. Por esta razón debemos cuidar debidamente nuestra dentadura. Por higiene dental adecuada entendemos no sólo la limpieza diaria de los dientes con un cepillo y un dentífrico de calidad, como el Chlorodont, sino también una alimentación adecuada, una masticación perfecta y la revisión de la dentadura dos veces por año. Este cuidado razonable de la dentadura es una condición previa para preservarla de la destrucción, para mantenerla en condiciones adecuadas para una buena masticación y asegurar de esta forma la salud de todo el organismo

---

La pasta dentífrica de calidad

Chlorodont

señala el camino para el cuidado adecuado de la dentadura.

Anécdotas

Tacto

Rossini, el compositor italiano, recibió a una cantante de coloratura, que delante de él entonó el aria de Rosina de su "Barbero de Sevilla". Lo hizo, según las costumbres musicales de aquella época con tal timbre, quiebro e íntima acentuación que resultó un aria de bravura, lo cual odiaba Rossini. Era sin embargo un hombre cortés y acabó por decir: "Ha cantado maravillosamente, señora. ¿Puede decirme de quién es la música?"

Proposición amistosa

El duque de Aumont era conocido por su poltronería. El cardenal Richelieu le dijo en cierta ocasión:

— Dios te ha hecho noble; el Rey, duque y par de Francia; el duque de Borbón te ha adornado la frente; yo te he hecho caballero de la orden de San Luis. Es hora de que tú mismo hagas algo por ti: ¡Aféitate cuando menos!

Resistencia alcóholica

Baumeister, el célebre actor del "Burgtheater", se comportaba muy ramente una noche en una función de gala y con su actitud amenazaba el buen éxito de la representación. ¿Qué ocurría con él? El entonces director, Heinrich Laube, abandonó precipitadamente el palco y se dirigió furibundo detrás de los bastidores. Arremetió contra el causante de su alboroto y le dijo: "Baumeister, ¿qué le pasa por el amor de Dios? ¡Estoy por creer que está embriagado!" Baumeister: "¡No se lo discuto, señor director! Vengo de una comida entre amigos y..." Laube, sumamente indignado: "¡Hombre! ¿Puede usted soportar tan poco?" Baumeister: "¡Oh, no, señor director, puedo soportar mucho — pero he bebido más todavía!"

Compensación

Cristian X, el actual rey de Dinamarca, viajaba una vez por el Schleswig septentrional. El pueblo se agolpaba por doquier para verle. Cuando llegó a una pequeña capital de provincia y atravesaba la multitud, entre grandes aclamaciones, murmuró un labriego al oído de su vecino:

— Es larguirucho, y, además, nada tiene de hermoso.

Cristián X se volvió desde bastante distancia al campesino y dijo sonriendo:

— Puede que tengáis razón, pero mi oído es magnífico.

Ligeramente vestida

Madame Dubarry, qúe más tarde sufriera un final tan trágico, sorprendía continuamente a la sociedad con sus ocurrencias. Un día acudió a un baile de máscaras; sus competidoras se habían preparado a una reñida lucha y se habían vestido muy ostentativamente.

La Dubarry se presentó con un vestido blanco de tul, muy sencillo y ligero, y sin el consabido lunar de tafetán negro, que las damas de los siglos XVII y XVIII acostumbraban a llevar. La sencillez natural de su toilette contrastaba agradablemente con los vestidos de punta en blanco de las demás.

Una de sus competidoras más encarnizadas le dijo con envidia mal disimulada: "¡Vaya una sencillez! ¿Y ni un solo lunar?"

A lo que la Dubarry respondió irónica y graciosamente: "Con intención, querida. Sólo para estar vestida algo ligera he dejado de ponérmelo."

La gloria es vanidosa

El poeta francés Piron, abstraído, estaba apoyado un día en un nicho cuando vió acercársele a una anciana que se arrodilló ante él. Conmovido ante tal homenaje a su genio, invitó a la anciana a levantarse; la mujer no le oyó y continuó murmurando palabras incomprensibles. Sólo entonces advirtió Piron que sobre su cabeza había una imagen de la Virgen.

— Así somos los poetas — dijo para sí decepcionado —, creemos que todo el mundo ha de admirarnos, reverenciarnos y arrodillarse ante nosotros pero sólo los menos tienen conocimiento de que existimos.

Su respuesta

El pintor italiano Ubaldo Oppi era amado apasionadamente en su juventud por una bella florentina de sabor romántico. Una vez estaban sentados los dos en la terraza del hotel "Aurora" de Fiésole.

— Ubaldo, ¿te lanzarías al agua para salvarme?

— Sí, por cierto, Marietta.

— ¡Ay, Ubaldo! ¿Andarías también por mí entre las llamas?

— Hija mía —, dijo Oppi pensativo. — Me parece que lo que tú necesitas es un bombero y no un pintor.

Física inglesa

La reina Isabel de Inglaterra conversaba una vez con su favorito Raleigh, que saboreaba en tanto su pipa. La Reina advirtió:

— Dudo que, a pesar de vuestra inteligencia y de vuestro talento, podáis determinar el peso del humo que despide vuestra pipa.

Raleigh afirmó que era capaz de hacerlo y concertó una apuesta con Isabel. Pesó el tabaco con que llenó una pipa nueva y, después de fumarla, hizo lo mismo con la ceniza que había quedado; la diferencia correspondía al peso del humo.

La Reina pagó honradamente la pérdida apuesta y añadió:

— Hasta ahora, sólo había visto gentes que transformaban su dinero en humo; ahora veo por primera vez que se convierta el humo en dinero.

Entendía francés

"Hace frío", dijo una vez el gran médico Robert Koch a su esposa. "Siento escalofríos. Ferme le fenêtre!" Ella se levanta. Mientras cierra la ventana, un amigo pregunta en voz baja al médico: "¿Por qué lo has dicho en francés?" — "Sí, sabes", respondió, "no se deja dar órdenes mías. Pero si se lo digo en francés, se levanta entonces para demostrar que lo entiende."

Ganado honradamente

Un cortesano propuso al rey Luis XIV la implantación de un nuevo impuesto que gravase la inteligencia, aduciendo que todos se someterían gustosos a él, pues nadie querría pasar por obtuso.

— Buena idea, repuso sarcásticamente el Monarca, y como recompensa, estáis exento por anticipado de pagarlo.

Continuación de la página 30

En la retaguardia del enemigo

El coche soviético con ocupantes alemanes formaba el último. Nadie concibió sospechas. Engerling mantenía su vehículo siempre a una distancia, desde la que podía ver justamente la luz trasera del coche anterior; la columna iba con luz fija, una señal de que en la noche lluviosa se sentía segura también de la Aviación.

Al aproximarse al objetivo, Engerling se rezagó cada vez más de la columna. El alférez Wahrenfels y el brigada Engerling habían convenido dejar el coche a un kilómetro aproximadamente antes de la vía y cubrir a pie el resto del camino. Se había acordado que utilizarían también el coche para el regreso. Después de ejecutar su misión querían ocultarse en el bosque espeso en las inmediaciones del coche e iniciar el regreso al caer la noche próxima. A unos de los lados del camino encontraron una casa de labor derruída, que les pareció apropiada para dejar el coche. Aquí querían volver a reunirse y permanecer ocultos durante el día. Los bolcheviques apenas irían a este cuchitril en ruinas. Es verdad que las huellas del coche podían traicionarles, pero había que tomarlo todo en cuenta.

Sin ver ni oir nada del enemigo, se aproximaron cuidadosamente a la vía a través del monte alto. Es cierto que por poco hubiese habido allí un mal encuentro. Cuando el alférez Wahrenfels quiso salir del bosque con una pequeña escolta para subir al terraplén, le retuvo bruscamente el brigada Engerling y le impuso silencio con la mano levantada. ¡Tap, tap, tap! sonaba a través de la noche. En un santiamén se pusieron todos a cubierto y observaron, con las armas dispuestas a disparar, hacia la dirección de la que procedía el ruido. Poco después aparecían siete figuras sobre el terraplén. Envueltos en lonas, bajo las cuales asomaban fusiles, iban bolcheviques a lo largo de los carriles. ¿Una guardia de estación? Posible. Las patrullas de explosión permanecieron en el más profundo silencio hasta que el ruido de los pasos se perdió a lo lejos.

El alférez Wahrenfels ordenó en consecuencia una pequeña alteración del plan primitivo. Destacó de escolta a toda la patrulla Engerling e hizo preparar sólo a su patrulla la voladura. También aquí empezó una ardua labor. La mañana que se anunciaba paulatinamente apremiaba a darse prisa. En media hora estaban concluídos los tres puntos donde debería realizarse la voladura. Colocar más cargas parecía demasiado peligroso, pues cada vez se hacía mas de día. Las municiones restantes se repartieron en los puntos de explosión. La eficacia sería tanto mayor y no sólo levantaría los carriles sino que también causaría graves daños en el terraplén. A las 3.10, el alférez Wahrenfels con dos ingenieros encendió las mechas, corriendo después apresuradamente a su escondrijo. Apenas habían recorrido trescientos metros cuando uno detrás de otro sonaban tres poderosos estallidos desde el terraplén. También se había cumplido aquí la misión.

Sin ser vistos, alcanzaron todos la casa de labor derruída. Más de una hora llevaban en su escondrijo, empuñando el arma y observando hacia todos los lados, cuando el alférez Wahrenfels nombró guardias y ordenó a los demás buscarse un lugar para dormir. Todo había ido bien. Las horas transcurrían lentamente, sin que sucediese nada. El temporal que se levantó por la tarde había sido recibido con alegría por la pequeña guarnición de esta desconsoladora casa de labor, a pesar de la perspectiva de calarse hasta los huesos. Durante la lluvia estarían seguros. La noche caería antes y entonces se podría regresar. Pero esto no pasó de ser una ilusión. Cuando fuera llovía a cántaros, el alférez Wahrenfels había retirado los centinelas exteriores a la casa de labor. Poco después corrían tres hombres a la casa de labor seguramente para refugiarse. El brigada Engerling exclamó: "¡Atención bolcheviques! ¡Dejadlos entrar y hacedlos prisioneros!" En la agitación que se produjo avanzaron demasiado los ingenieros. Pudieron derribar al primero, pero los otros dos saltaron hacia atrás. Uno de ellos lanzó una bomba de mano. Iba mal apuntada para perdición de su camarada, que quedó muerto. También el alférez Wahrenfels resultó herido levemente en el brazo por un casco de metralla. El tercero logró escapar. Esto era un mal asunto. Ahora sólo podía valer una rápida retirada. En un instante se subió al camión. Engerling hizo arrancar el motor y se salió disparado a una velocidad infernal. El prisionero estaba sentado en el coche entre los ingenieros. La lluvia favorecía la marcha, puesto que la carretera había quedado desierta. El alférez Wahrenfels se había vendado provisionalmente y puesto el brazo en cabestrillo. Engerling no trataba con miramientos el coche. Iba a una velocidad fantástica, lo importante era "carburar"...

"A mí no me cogen vivo", había refunfuñado Engerling, "prefiero que el coche choque con un árbol a 60 por hora."

A unos dos kilómetros ante la localidad habían visto bolcheviques sobre la carretera, que hicieron señas llenos de agitación. "¡Aproximarse despacio y después apretar el acelerador!" había ordenado el alférez Wahrenfels. Hacia atrás había gritado: "¡Atención, bolcheviques!" ¡A inutilizarlos a todos inmediatamente!" Apenas estaba convencido de que lograrían pasar. Engerling se había acercado a una velocidad de 30 kilómetros por hora al enemigo, que hacía señales cada vez más violentas y fuera de sí señalaba hacia adelante.

"¿Qué les pasará?" había murmurado furioso Engerling, apretando a fondo el acelerador al mismo tiempo. El motor silbó y el coche dió un salto hacia adelante. Los bolcheviques se hicieron a un lado. Si habían reconocido a los alemanes o creían que algunos de los suyos querían pasarse... Poco después el coche recibía fuego, al principio escaso, pero después violento.

"¡Allí vienen nuestros carros!" había exclamado repentinamente Wahrenfels. "Un individuo corre hacia adelante, es Herbert, hace señales, ahora cae..."

Esto lo había dicho Wahrenfels, faltándole la respiración. En el mismo instante había gritado Engerling: "¡Todos fuera, el coche está ardiendo!"

En el coche de mando de la división están sentados frente a frente el jefe de operaciones y el capitán Félix. El capitán ha vuelto a describir brevemente los más importantes acontecimientos de la operación contra la "pista" y las líneas férreas. Ambos oficiales guardan silencio por algunos momentos.

Después dice el jefe de operaciones en voz queda: "Nuestro Herbert..." y mira a los ojos del capitán, que baja la cabeza.

Scan
by
NAM

Marika Rökk

actúa en las siguientes películas Ufa

FRAUEN SIND DOCH BESSERE DIPLOMATEN

la gran película en color

★

TANZ MIT DEM KAISER

Inspirada en la comedia «Die Nacht in Siebenbürgen» de Asztalos

★

TANZENDES HERZ

Una moderna opereta de Eduard Künnecke

★

ZIRKUSBLUT

Scan by NAM

Enemistad mortal con las bacterias

El Prontosil conquista el mundo y vence a la muerte

Por Eduard Rhein

No, no por cierto era una misión bella e incluso elevada tener que sacar año por año y día por día un par de docenas de ratones vivos del gran criadero e inocularles con una delgada aguja hueca algunos cientos de millares de estreptococos y estafilococos muy peligrosos y altamente agresivos para ver entonces la forma en que ya a la mañana siguiente yacían muertos en su pequeña casita de cristal o reventaban poco después. Muy doloroso para aquellos que les habían causado esta muerte prematura, pues este día se trazaba una pequeña raya horizontal detrás del medicamento número 83, 216 o 690. Un signo negativo, el símbolo de un nuevo desengaño, una nueva derrota en la gran lucha que tres científicos alemanes, los químicos Mietzsch y Klarer efectuaban junto con el bacteriólogo Gerhard Domagk ya hace muchos años.

¿Inútil?

Era una lucha con medios insólitos. Podía parecer una lucha completamente inútil y cruenta por demás. Inútil porque tenía la finalidad de hallar un producto químico contra las bacterias, el cual no podía existir según la respetabilísima opinión general, pues incluso un Robert Koch y un Behring habían fracasado en esta misión. Robert Koch se había esforzado inútilmente en numerosos ensayos tenaces en hacer causar efecto en el cuerpo vivo a remedios bactericidas, como el sublimado, y Behring había llegado igualmente en 1890 tras largas y penosas investigaciones al reconocimiento desilusionador de que estos desinfectantes son para el organismo mucho más venenosos que para los pequeños asesinos microscópicos que han comenzado en la sangre su funesta labor.

Este amargo reconocimiento había conducido después a Behring a su grandioso descubrimiento del suero antidiftérico y antitetánico. Pero aun cuando se había esperado poder hallar también un suero contra las infecciones producidas por los estreptococos, pronto se volvió a sufrir otro desengaño...

¿Por qué entonces continuar la búsqueda de nuevos cuerpos químicos para nuevos ensayos en animales vivos? Aun cuando ya se creía tener que emprender una vez más la lucha a pesar de un Koch y de un Behring, ¿no era más sencillo cultivar con todo esmero las terribles bacterias en tubos de ensayo y hacer surtir sobre ellas el efecto de productos químicos recién inventados?

Un nuevo camino

No; Domagk vió otro camino: el producto químico no debía matar inmediatamente a los bacilos, sino el organismo enfermo, apoyado por su disposición natural de defensa, debía destruirlos por sí mismo. Este era pues el objetivo: hallar un remedio que ayudase a destruir las bacterias sin perjudicar el organismo. En los laboratorios Bayer en Wuppertal-Elberfeld se ofreció el campo para esta gran batalla. Aquí se reunieron los hombres de la Química farmacéutica con los médicos investigadores para la lucha decisiva.

Y sin embargo al cabo de una labor de varios años, es cierto que miles de pequeños ratones habían dejado su vida por la lucha contra aquellos terribles enemigos de la humanidad, pero el gran remedio nuevo, no, todavía no ha sido descubierto. ¿Se le encontrará alguna vez?

La sorpresa

Una mañana, no están muertos ni enfermos en apariencia los ratones inoculados mortalmente y tratados después con un nuevo remedio cualquiera. Comen como todos los días anteriores, corren de un lado a otro como si nunca hubiese habido estreptococos y miran divertidos a los ojos llenos de asombro de sus carceleros.

¡Maldito sea, tiene que haber ocurrido alguna negligencia imperdonable! ¡Sabe Dios con qué mejunje inofensivo se ha inoculado a estos ratones!

"¡Un bonito éxito!" dice la asistente de laboratorio que ya desde años ha inyectado a los ratones los mortales bacilos en sus tripitas blancas.

"¿Un bonito éxito?... No lo dirá en serio" exclama Domagk. "¡Mire el cultivo de estreptococos, del cual ha inoculado usted ayer!"

La asistente de laboratorio le trae el tubito y toma una prueba minúscula. Un rápido ensayo de control aporta la increíble certeza de que son estreptococos vivientes. Es la peligrosa cepa de estreptococos W... De modo que el remedio tiene que haber surtido efecto. ¿Qué se le ha suministrado ayer a los ratones?

"El preparado E 7130."

Un colorante rojo

Entre los nuevos compuestos químicos, sobre todo entre los compuestos azoicos conteniendo derivados sulfonamídicos ya han sido hallados algunos que muestran en el organismo señales de un efecto sobre los estreptococos. Pero tan sólo señales: — y ¿ahora semejante éxito sensacional? Esto era demasiado poco probable.

"Repita usted el ensayo con mayor cantidad de ratones y bajo condiciones más difíciles. ¡Trate después la mitad de los animales con la nueva substancia y los otros nó!"

Con ello se ha dictado la sentencia de muerte para estos otros. Fríos y rígidos yacen a la mañana siguiente en sus campanas de cristal. Pero al lado bailan unas cuantas docenas de otros como si no hubiera ocurrido nada. ¿Ha sido hallado ahora el nuevo remedio? ¿Ha valido la pena la desconsoladora labor de largos años? Lo que causa efecto en los ratones, no necesita producirlo imprescindiblemente en las personas. Ahora se trata por tanto de probar cuidadosamente el nuevo remedio en ellas, en colaboración con la clínica. La ocasión para ello deberá ofrecerse muy pronto...

A vida o muerte

En estos días sucede algo extraordinario: La hijita de Domagk contrae una grave intoxicación de la sangre. El padre comprueba horrorizado la presencia de estreptococos. ¿Es esto la venganza de sus más terribles enemigos, que ahora en su propia sangre?... Ha llegado la hora de la decisión.

¿Debe osar la lucha aquí con su propia hija?... La acomete. Conoce demasiado bien a su enemigo mortal. Día tras día ha visto a sus víctimas en las casitas de cristal. Y sabe que no sólo ratones sino que numerosas personas mueren anualmente sólo en Alemania a causa de esta intoxicación de la sangre. ¿Experimentará con su propia hija el prodigio de que... no muera?

La pequeña ingresa con fiebre elevada en la clínica. Obediente, traga las tabletas rojo anaranjadas que le da el padre. Pero con ello empiezan para éste las horas más difíciles de su vida. ¿Le habrá cabido en suerte este nuevo remedio a última hora como un obsequio del cielo? ¿Resistirá la gran prueba? ¿No podrán presentarse nuevas complicaciones imprevistas al efectuar este primer ensayo decisivo?

¡Salvada!

A la mañana siguiente ya ha bajado la fiebre a 37 grados. Una semana más tarde se ha devuelto la vida a la niña. En los laboratorios de Elberfeld reinan gran alegría y orgullo justificado.

Los inventores van sobre seguro. Ahora pueden confiar con la conciencia tranquila esta nueva arma a la humanidad en la lucha contra los agentes patógenos de la fiebre puerperal, la escarlatina, la erisipela, la erisipela facial, las intoxicaciones de la sangre, el furúnculo, y el ántrax. ¿O no?

Miles y miles de médicos apelarían al nuevo remedio, pero ¿conocen realmente los inventores este arma en todos sus detalles? ¿Qué saben si esta curación rayana en lo imposible no ha sido un éxito casual? ¿Quién les garantiza que esta ayuda fabulosa no se pague tal vez cara mediante una lesión del organismo que se presente más tarde y que hasta entonces se desconoce? Es cierto que nada habla en su favor, pero sin embargo: aquí hay que continuar investigando con exactitud y paciencia alemanas. El Prontosil se probará ahora prácticamente en gran escala, pero sólo por experimentados médicos conscientes de su responsabilidad.

Desconfiados al principio, reciben algunos las primeras tabletas de Prontosil

SE CULTIVAN BACTERIAS. La asistente inyecta caldos nutritivos con estreptococos. Lás bacterias se multiplican y constituyen un "cultivo". En el mismo puede observarse ahora fácilmente la actuación de los medicamentos. En el organismo de un ser viviente sería esto imposible

BACTERIAS EN EL SER ANIMADO. También se inoculan animales de ensayo con las bacterias. En los síntomas se puede observar la propagación de la infección, que progresa con la multiplicación de las bacterias. Una asistente de laboratorio observa aquí ratones de ensayo, que bajo la actuación del Prontosil han curado de su enfermedad mortal

Scan by NAM

rojo para probarlo en ocasión favorable, pero sólo en el momento en que de todos modos están seguros por completo de que el tóxico más fuerte apenas puede perjudicar algo al paciente. Suministran el Prontosil rojo a enfermos que hace tiempo ya han deshauciado.

E incluso en estos casos desesperados siguen prodigio a prodigio. Las curvas de temperatura bajan con rapidez casi increíble. Los pacientes abandonan su cama, que tan fácilmente hubiera podido convertirse en lecho de muerte.

Los éxitos son convincentes: Desde el descubrimiento del Salvarsán no ha vuelto a haber semejantes curaciones sensacionales.

Pero en los laboratorios Bayer se continúa entretanto la labor con múltiple celo. Ahora se tiene un nuevo remedio de efecto casi infalible, pero sólo hay suposiciones, hipótesis, ningunos conocimientos seguros de en qué se basa este efecto y cómo se realiza...

Una mirada al microscopio

No sucede nada si se coloca el Prontosil en medio de estreptococos cultivados sobre caldo nutritivo. Si se toma más Prontosil, se retrasa algo la evolución, pero no puede verse nada del efecto fantástico que el nuevo remedio prueba tan evidentemente en el organismo viviente. Todo desinfestante de uso general está muy por encima de él fuera del organismo...

... mientras en el cuerpo, en la sangre...

Pues bien, la sangre es un humor propio. Una corriente con vida que penetra hasta el rincón más apartado de nuestro organismo, lleva substancias nutritivas y defensivas y elimina con la misma seguridad los productos de desintegración.

Si colocamos sangre de un ratón intoxicado con estreptococos bajo un microscopio calentado a la temperatura del organismo, entre los leucocitos y hematíes está lleno de innumerables puntos pequeños que en su mayoría están enfilados uno con otro en forma de cadena como las perlas en la sarta: estos son los estreptococos. Como grandes copos aislados con un núcleo oscuro y una envoltura coloide que se mueve sin cesar como un velo sutil y con muchos pliegues al viento, así se encuentran entre ellos los leucocitos con función de fagocitos. Lenta y pesadamente fluctúan entre los filamentos pupulantes. Ahora los "velos" de una de semejantes células se extienden hacia el asesino collar de perlas que se le acerca. Pero no se atreven a envolverlo. Continuamente se contraen. Parece como si una misteriosa fuerza invisible le rechazara. Este es el efecto de las toxinas. Los estreptococos están protegidos como otras muchas bacterias contra el ataque de los fagocitos mediante tóxicos defensivos. Los velos de los fagocitos no son capaces o sólo en pocos casos excepcionales de atravesar este blindaje. Pero entretanto, el enemigo se propaga en la sangre...

La lucha en la sangre

Tomemos ahora sangre de un ratón infectado pero tratado después con Prontosil. ¡Ah! Vuelven a aparecer los numerosos bacilos en cadena. ¿Pero qué es esto? Algunos de ellos muestran deformidades y espesamientos singulares. Los fagocitos por el contrario — ¿es solo apariencia o realidad? — se acercan simultáneamente a los estreptococos desde varios lados. En un instante se apoderan sus velos de la cadena peligrosa, engulléndose la célula a su enemigo. Aquí uno y allá otro. A veces, empieza una célula su ágape a un extremo y la otra al opuesto de la misma cadena de cocos. Algunas se hinchan en su comida de exterminio hasta formar verdaderas células gigantes.

Y aun cuando perezcan ellas mismas: aquí está en juego un interés más alto: el Estado celular, el organismo.

¿Cómo — tal vez se pregunte ahora — se lleva a cabo este notable cambio de la situación? Pues bien, parece constar sólo que mediante el Prontosil o mediante otro producto formado por el Prontosil en el organismo, se ataja primero evidentemente la segregación tóxica de las bacterias y al mismo tiempo se paraliza su desarrollo, de modo que se convierten en fácil botín de los fagocitos siempre alerta. Así pues es un proceso indudablemente muy complicado y por desgracia sin esclarecer tampoco hasta hoy en su totalidad.

Los primeros informes

En agosto del año 1935 y tras el más detenido examen de largos años se decide a dar a conocer al mundo los grandiosos resultados de la labor de los investigadores alemanes. Silenciosa, objetiva y desapasionadamente se informa al mundo profesional sobre todos los detalles, sobre todos los ensayos y resultados.

En todas partes del mundo se despiertan esperanzas y dudas.

¿No es un puro disparate lo que afirman aquí los alemanes? ¿Así es que este famoso remedio no puede combatir a las bacterias en el tubo de ensayo, pero sí en el organismo? ¡Ah! y después los fantásticos éxitos curativos que poco después se anuncian ya de todo el mundo: contra la erisipela, erupciones cutáneas purulentas, inflamaciones de los conductos biliares, infecciones de las vías urinarias como la cistitis y nefritis, contra la fiebre puerperal, enfermedades de las vías respiratorias y del pulmón, meningitis, reumatismo articular, furunculosis, linfadenitis, contra el tifus y la fiebre de Malta, ántrax, e incluso contra las viruelas, contra la cuarta enfermedad venérea, el chancro blando, y sabe Dios para todo lo que este remedio mágico alemán se ha aplicado con el mayor éxito. Esto es superior a lo que puede concebir más de un buen cerebro médico.

Es verdad que los alemanes han inventado la pólvora. Y más de una "pólvora" para la lucha contra toda clase de espíritus dañinos a la humanidad, esto no puede negarse. Hay que convenir en que la Química alemana no tiene igual en el mundo, pero ¿una "panacea universal"?

¡Ah, sí! Que uno u otro médico se sintieran demasiado entusiasmados en la primera alegría de su éxito al informar en la prensa profesional, que hubieran abandonado aquí y allá tal vez un poco la verdad escueta de la información exacta, que se ensayara sencillamente el nuevo remedio mágico para todo y contra todo — pero lo que el Prontosil rendía indudable e indiscutiblemente en la lucha contra los estreptococos y estafilococos rayaba en realidad tan en lo fabuloso, que también más de una esperanza se aferraba comprensiblemente en que no lo podía cumplir o todavía no por el momento.

Exitos tras éxitos

En los laboratorios Bayer no se pierde entretanto la calma ni por la gran cantidad de noticias que se reciben de éxitos obtenidos ni por los informes aislados de fracasos que llegan, puesto que un enfermo grave que recobre la salud después de emplear Prontosil, no, esto no demuestra todavía mucho. Otros factores completamente distintos y desconocidos podían haber ocasionado este giro en el cuadro morboso. Pero si por ejemplo en un hospital morían en 1935 nada menos que el 25 por ciento de todas las mujeres enfermadas graves de fiebre puerperal y después de aplicar el Prontosil menos del 4 por ciento, y si este giro satisfactorio se anuncia de aquí y allá y en todas partes del mundo, entonces es esto ciertamente un testimonio que se puede hacer ver.

Millares de niños se estrechan hoy contra el pecho caliente de una madre que sin el Prontosil hace tiempo hubiera experimentado la terrible muerte de la ardiente fiebre puerperal.

Estos grandiosos éxitos no podían ponerse en duda ni negarse. Eran tan terminantes que tampoco la higiene pública podía pasarlos por alto. En una hoja informativa del Departamento de Higiene del Reich, que quiere dar consejos a los médicos para combatir la fiebre puerperal se recomienda suministrar el Prontosil en todos los alumbramientos en los que haya peligro de una intoxicación ya antes y a raíz de los partos. Pero si se ha presentado la enfermedad, se "empezará inmediatamente con elevadas dosis de Prontosil".

También la erisipela y la erisipela facial se producen mediante infección con estreptococos. Es principalmente una enfermedad infantil, pero que padecen también los adultos. Así, por ejemplo, Ricardo Wágner, a quien esta dolencia atorment ó muy a menudo. Empieza generalmente en la cara con una hinchazón y enrojecimiento de la piel, escalofríos y fiebre elevada. La piel muy enrojecida resalta claramente de la restante. No pocas veces pasan los estreptococos del foco inflamatorio a la corriente sanguínea y conducen así a una grave y peligrosísima intoxicación de la sangre.

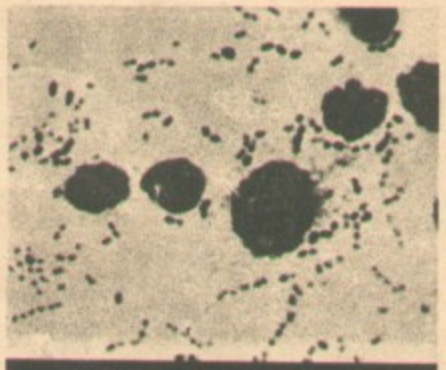
Entre los lactantes conducía la erisipela facial a la muerte en la mayoría de los casos, hasta el descubrimiento del Prontosil. Pero ahora se ha quitado también su espina a esta enfermedad: donde hay Prontosil baja la fiebre, desaparece el eritema cutáneo y los desenlaces mortales son verdaderamente una rareza. El médico alemán Schreus suministra en 1935 el Prontosil rojo a un niño de año y medio que está a punto de morirse. Al tercer día baja la fiebre de 39 a 37 grados. Algunos días más tarde puede devolverse el niño curado a los felicísimos padres.

Ya en 1935 efectúa también Schreus el ensayo de combatir a los gonococos, los agentes patógenos de la gonorrea, con el Prontosil rojo. Pero sin éxito. De todos modos, en verdadero acierto para las cosas ha osado un avance, del que más tarde volverá a recordarse...

Se "especializa" el Prontosil

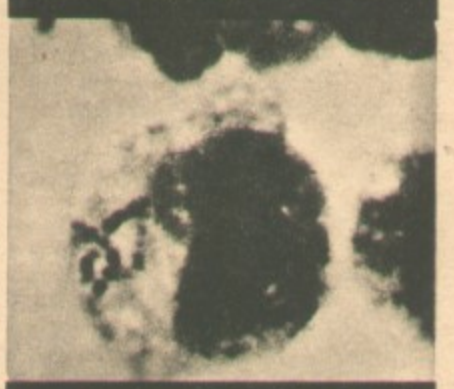
Las muchas experiencias que entretanto se han adquirido con el Prontosil, llevan a Klarer y a Mietzsch ya en 1935 a la idea de ampliar el campo de acción del Prontosil mediante modificación de su estructura. Descubren en sus trabajos el Ulirón, muy parecido al Prontosil, en el que se puede comprobar por primera vez, además de un considerable efecto frente a los estreptococos y estafilococos, un efecto muy pronunciado frente a los gonococos Aquí fracasa el experimento animal, puesto que no es posible producir en el animal una de las gonorreas humanas ni tan sólo una enfermedad parecida. Con esto se tropieza ante una gran dificultad. Puede vencerse sólo en el más íntimo contacto con la clínica.

Con estos ensayos se muestra entonces tal efecto curativo que toda la terapéutica gonorreica se transforma radicalmente. Se elabora un esquema especial de tratamiento y se obtiene

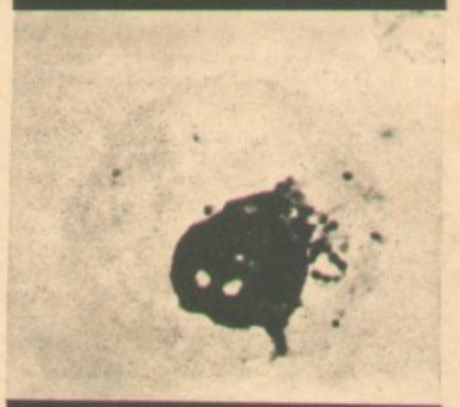


EL ENEMIGO MORTAL EN LA SANGRE. Las formaciones en forma de collar de perlas son agentes de supuración, estreptococos; los cuerpos redondos y oscuros son leucocitos, cuya misión es asimilar los agentes y destruirlos. Esta lucha entre la policía orgánica y el intruso no resulta siempre a favor de la policía, pero...

...AQUI INTERVIENE EL PRONTOSIL. La foto muestra arriba, a la derecha, una modificación singular de los agentes de supuración: se han hinchado bajo el efecto del Prontosil, se ha atajado su segregación tóxica y paralizado su movilidad. Los fagocitos logran ahora con facilidad...



LA DETENCION DE LOS MICROBIOS DAÑINOS. Encerradas en el fagocito se distinguen aquí las "sartas de perlas" absorbidas, que se componen de una serie de bacterias aisladas. Su fuerza ha sido vencida



EL FINAL DE UNA INFECCION. Ha terminado ahora el proceso de la fagocitosis. Las cavidades visibles en el fagocito muestran que la célula ha fagocitado (absorbido) y digerido

Foto Bayer-Werke

después brillantes éxitos con este nuevo medicamento. Pero los hombres en los laboratorios Bayer no se dan por satisfechos con esto. Se quiere especializar ahora el Ulirón en su eficacia contra los gonococos, es decir, continuar mejorándolo. Así surge más tarde el Neo-Ulirón. La rapidez con que este nuevo remedio detiene el flujo de pus sin inyecciones y lavados es verdaderamente asombrosa. Para lo que antes se precisaban semanas, se necesitan hoy días.

El medicamento ideal

No hay medicamentos altamente eficaces que al ser empleados sin discernimiento no puedan ocasionar efectos concomitantes perturbadores e incluso perjudiciales. Pero existen sólo pocos medicamentos que al ser empleados adecuadamente unan un inaudito efecto previsto con semejante mínimum de efectos concomitantes indeseables, como el Prontosil y sus hermanos.

En el mecanismo de acción del Prontosil se funda no obstante que se deba suministrar lo antes posible e inmediatamente en una dosis muy fuerte para facilitar la más amplia actividad de los fagocitos blancos, mientras ellos mismos están todavía en buenas condiciones de defensa. Pero el médico se halla a menudo ante casos patógenos ya tan avanzados que sólo puede prometerse un éxito de la rapidísima aplicación de una dosis muy fuerte. En numerosos casos de esta clase ha conseguido el Prontosil éxitos aún más sorprendentes. Sólo su posibilidad de aplicación tiene un límite. Si se suministra demasiado tarde, es decir, si el organismo está ya demasiado debilitado en sus funciones defensivas, no puede esperarse éxito alguno. Pareció conveniente por tanto buscar una modificación del Prontosil que pudiera aportar salvación en los casos más graves mediante inyecciones directas en la corriente sanguínea, lo cual se logró también después de numerosos ensayos. Con la Tibatina dispone ahora el clínico también de este remedio para casos especiales en la lucha contra los estreptococos y estafilococos. Ya ha salido airoso de su prueba suprema.

Un caso desesperado

Hace algunos meses ingresó en una gran clínica una anciana con una úlcera crural existente desde 10 años, que se había extendido en el curso del tiempo. El examen efectuado inmediatamente evidencia que corre máximo peligro. Los estafilococos que han pasado de la úlcera a la corriente sanguínea, han inundado literalmente todo el organismo.

Sólo una rápida amputación promete aquí todavía posibilidad de salvación, pero muy poca.

La paciente sabe lo que le espera la próxima mañana. Un joven médico asistente se acerca entonces a su cama. Presiente que en este caso desesperado tal vez pudiera suceder un milagro, si... Existe este nuevo preparado de Prontosil, la Tibatina. Todavía no se ha probado, pero aquí sería una posibilidad.

Es cierto que con esto se abrirían muy malas perspectivas para la Tibatina, pero qué es más importante: ¿si una vez fracasa un medicamento en un caso amenazador — ¡si es bueno se impondrá a pesar de todo! — o si esta persona será salvada tal vez? Salvada de la amputación o incluso de la muerte por los estafilococos, de la que no se librará según todos los indicios.

Habla con la paciente. Cuenta de la grandiosa marcha triunfal del Prontosil en todo el mundo. Cita la nueva Tibatina...

...Y una persona consagrada a la muerte comprende la señal de un destino clemente. La paciente desea ser tratada inmediatamente con Tibatina. Una rápida consulta con el director médico, se osa el ensayo...

A la próxima mañana ha bajado la fiebre. Se renuncia a la operación. Poco más tarde, una persona feliz abandona curada la clínica...

El medicamento rojo alemán va por todo el mundo en una inesperada marcha triunfal. ¿Dónde han quedado los escépticos?

¿Dónde sus adversarios?

Marcha triunfal sin igual

En todas las clínicas bien dirigidas del mundo se experimenta el nuevo remedio para la lucha contra los miscrobios. En todas partes hay sólo una opinión: con esto se ha vuelto a quitar de un golpe un arma terrible a la Muerte. Ya aparecen imitaciones. Ya se intenta equipararse con similares al producto ejemplar del trabajo alemán. Pero en el transporte de alegría no se tienen en cuenta diferencias pequeñas, pero importantes... En los Estados Unidos surge un verdadero delirio con los preparados de Prontosil, cuyo representante más sencillo la sulfanilamida, se ensaya con todas las enfermedades infecciosas posibles. Un medicamento se convierte casi en artículo de moda.

Es verdad que también en América muchos médicos han reconocido el valor verdadero del Prontosil y lo han experimentado en ensayos de gran envergadura. Lo reconocen sin reserva. Según las estadísticas americanas ha disminuído la mortalidad incluso en una enfermedad estreptocócica tan grave como la meningitis cerebral mediante el tratamiento con Prontosil del 80 y hasta el 90 por ciento al 20 aproximadamente.

En la pulmonía, de la que son víctimas en Alemania 50.000 personas aproximadamente por año, se logra al suministrar oportunamente la Sulfapiridina, un hermano del Prontosil, disminuir la mortalidad en un 50 por ciento como mínimo (!).

Incluso en esta guerra han demostrado ya mil veces su alto valor los nuevos medicamentos químicos.

¡Y todo está todavía en evolución! Todavía se hallan los investigadores alemanes Domagk, Klarer y Mietzsch a quienes debemos el Prontosil, en medio de su gran lucha contra enemigos minúsculos de la humanidad. Una enfermedad tras otra pierden su terrible fuerza sobre nosotros, una tras otra pierden su horror. Ya se abren camino nuevos éxitos brillantes...

Pero en los silenciosos laboratorios Bayer dejan también hoy su vida día tras día pequeños ratones blancos en esta lucha contra los enemigos de la humanidad. Millares de ellos han sido y son sacrificados para preservar de la muerte y de dolores indescriptibles a millones de personas.

¡Debería erigirse un monumento a estos ratones!

Castañas descubiertas para el baño medicinal

¡BAÑO CON CASTAÑAS! De las castañas de Indias puede obtenerse fácilmente una esencia que, además de aceites etéreos, contiene saponines, materias vegetales muy espumosas. Esta esencia se ha acreditato recientemente como aditamento para los baños terapéuticos

EL BAÑO DE ESPUMA COMO REMEDIO. Remando rítmicamente con los brazos, provoca la bañista en el agua movimientos oscilatorios que friccionan el cuerpo del bañista y forman espuma. Al propio tiempo, se eleva la temperatura del agua del baño desde la del cuerpo hasta los 42 grados

Digitized by NAM

LA "NACIDA DE LA ESPUMA". Después del baño se cubre todo el cuerpo con una densa capa de espuma, para que las substancias esenciales penetren a través de los poros y puedan producir sus efectos en el cuerpo

La más reciente conquista en el terreno de la hidroterapia se sirve de tres factores diferentes para lograr efectos curativos. Se añaden al agua de baño esencias estimulantes de la piel, que producen al propio tiempo gran cantidad de espuma. Mediante movimientos ondulatorios se fricciona ligeramente el cuerpo del bañista y, debido a la constante elevación de la temperatura del agua durante el baño, se provoca un fuerte aumento de la temperatura del cuerpo. Esta forma de baño combinado ha dado excelente resultado como tratamiento complementario de la obesidad, el nerviosismo, el reúma, la gota, los enfriamientos y las enfermedades de la mujer. Sus componentes aislados, calor, estímulo cutáneo y fricción con agua, son empleados en general, de modo que algo puede esperarse ya de su combinación.

ESPUMA "ESTIMULANTE". La "espuma de castañas" ejerce sobre la piel una poderosa excitación beneficiosa que activa el riego sanguíneo

Fotos Ursula Oppermann

EN AGRADABLE ENERVAMIENTO, se entrega la paciente al reposo. Médicos partidarios de la terapéutica natural informan sobre notables éxitos curativos de estos baños de espuma en toda una serie de las más diversas dolencias

La imperecedera broma de estudio

Es la misión del artista exponer la superficie de la vida e incluir en esta representación el sentido de la misma. En sus estudios descubre muchas veces paridades de las formas. Cualquier adorno que produce el sastre o el orfebre, se parece a otro objeto de uso corriente, hasta a los frutos del campo o las hojas de los árboles. El observador entendido hace investigaciones abismales para averiguar si la hoja y el fruto han dado o no al arte la iniciativa para las formas esculturales y pictóricas. Pero el artista ríe al ver estos parecidos y los aprovecha para sus bromas. Su alegre naturaleza le preserva de la filosofía

Fotos André Zucca

EL JAPÓN EN EL "WESTEN" DE BERLIN. A la señora que llegara desprevenida a una fiesta "japonesa", ha formado rápidamente el pintor un auténtico peinado japonés de pinceles de acuarela y haces de leña

LA DONCELLA DE ORLEANS como broma de estudio no es difícil de representar. Sólo hace falta una batería de aluminio, los frutos del campo y la verdura para mañana

UNA BROMA HACE 400 AÑOS EN UN ESTUDIO. El pintor italiano Giuseppe Arcimboldi tuvo la ocurrencia de representar las épocas del año en figura humana por medio de los frutos. Pintó el invierno, la primavera, el otoño y también el verano, que muestra nuestra foto. Lo ha pintado de cereales, frutas y ni siquiera la risa de los ojos es un ingrediente del cuerpo humano

LA SONRISA DE LA ITALIANA causa un efecto casi verdadero en esta decoración, pero que sólo se reduce a un cartón para tortas y algunos pimientos

LA SERIEDAD FEMENINA ha compuesto un artista mediante unos toques. el pelo ha sido peinado para atrás, mientras un cepillo y un par de pimientos morrones completan la ilusión

Scan by NAM

CON TODO CONFORT. El Junkers 90, el gran avión comercial para 40 pasajeros con todo el imaginable confort de viaje: departementos para fumadores y no umadores, compartimientos de equipaje y retretes, calefacción y ventilación, así como cocina Mitropa. Dos puestos de pilotaje con doble mando, instalaciones para vuelo y aterrizaje sin visibilidad, derivómetro Siemens, y aparatos radiotelegráficos en la cabina de T. S. H. garantizan la máxima seguridad de servicio

EUROPA – el corazón del tráfico aéreo mundial / Viajes aéreos en la Europa de mañana. Inglaterra se aferra a su "splendid isolation"

En el último número hemos indicado el camino desde la primera línea aérea postal en Europa central, que conducía de Viena a Kiev, a un tráfico aéreo mundial, que se disponía a tender sus hilos alrededor del mundo entero y a convertir a Europa en el "corazón" del tráfico aéreo mundial. ¿Cómo será el tráfico aéreo mundial de mañana?... ¿Qué aspecto presentaba ayer y cómo era la colaboración europea que hace posible abrir el mundo al tráfico?

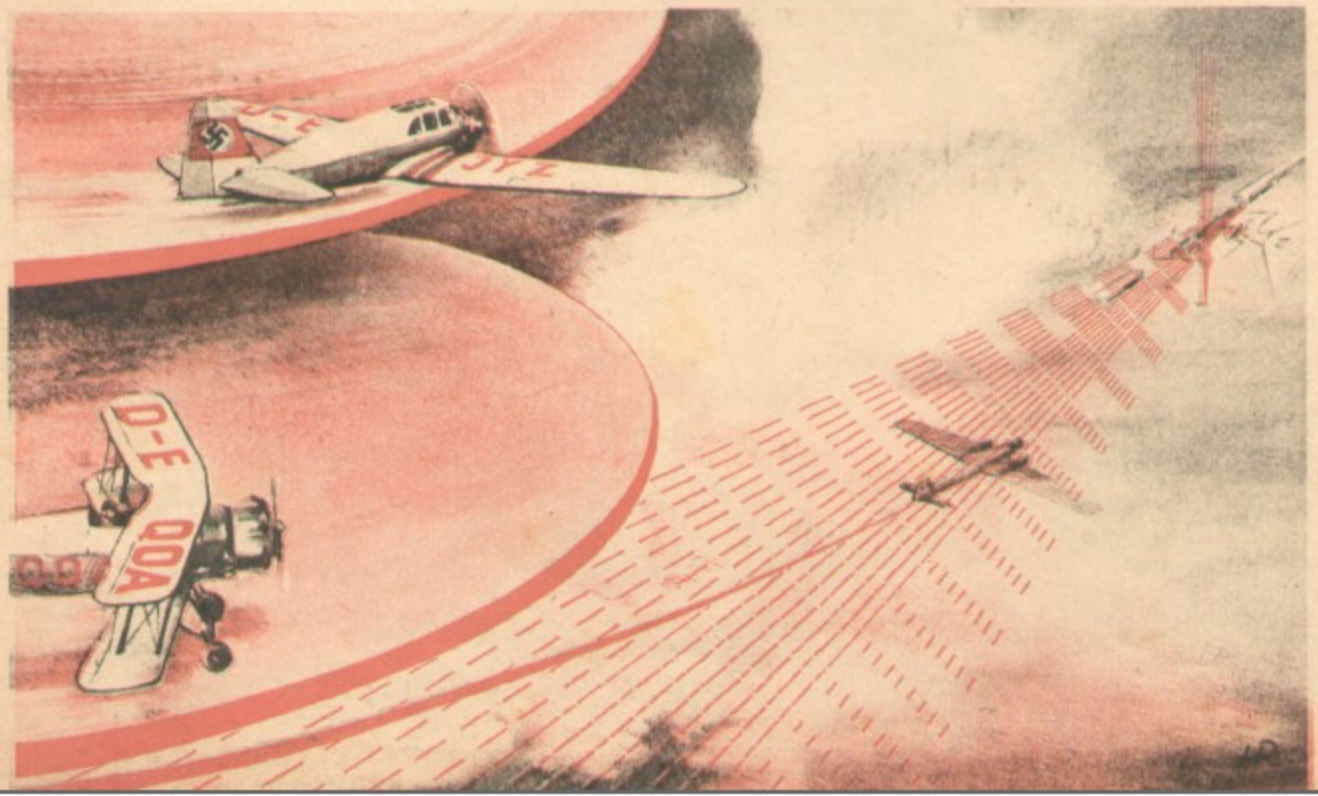
Europa está a punto de tender sus líneas aéreas alrededor del mundo. Entretanto se ha establecido en el servicio interior europeo una hermosa colaboración llena de confianza entre las distintas compañías de navegación aérea. En Estocolmo acuerda la "Iata", la International Air Trafic Association, condiciones análogas de transporte aéreo para Europa; en Amberes se establece un código internacional de comunicaciones aéreas; en Berlín tiene lugar la primera conferencia internacional de iluminación, para regular unitariamente la iluminación de los aeródromos y de los trayectos para los vuelos nocturnos, y, desde 1935, se celebra en Berlín todos los años la "Conferencia Internacional de horarios de vuelo" en la que se discuten y se establecen los itinerarios de verano y de invierno del servicio aéreo europeo. Casi todos los trayectos internacionales se vuelan "en pool", es decir, en común o alternativamente, por las compañías de navegación aérea.

Unicamente los aviones de la Royal Airways vuelan solos...

Inglaterra se aferra a la tradición de su "splendid isolation". De la misma manera que nunca participó en casi ninguna de las convenciones europeas referentes al servicio ferroviario, rechaza también los servicios "en pool". La línea Berlín — Colonia — Londres es servida exclusivamente por la Lufthansa alemana; en cambio, los ingleses vienen hasta Colonia, siete veces al mes en lugar de veintiocho o de treinta, porque sus desvencijados Douglas no están en condiciones de afrontar tiempos borrascosos o inseguros, y porque sus pilotos no tienen el amor propio suficiente para llevar a cabo el servicio aunque haya dificultades que vencer.

Dentro de Inglaterra no existe en absoluto tráfico aéreo regular en el espíritu del orden europeo, las líneas son servidas tan irregularmente y con aparatos tan pequeños y anticuados, que uno no se atreve a admitir a este "tráfico con taxis aéreos" en los horarios y mapas de vuelo de Europa.

Los ingleses no han sido nunca paladines de las comunicaciones aéreas europeas; no han sido, ni siquiera, siempre buenos compañeros en el servicio aéreo. Cuando en el aeródromo de París se esperaba con tiempo brumoso el avión de Londres, empezaba un presuroso y angustiado "despeje", porque, ya se sabía, el inglés no se preocupa lo más mínimo de los demás ni de los aparatos aterrizados;



AVIONES DE PASAJEROS — EN LA "SALA DE ESPERA" PARA EL ATERRIZAJE. En condiciones atmosféricas de invisibilidad o de neblina, el aparato en ruta pide "auxilio para aterrizar". El aeropuerto le envía a la "sala de espera", le señala una altura determinada en la que evoluciona hasta que le "toca el turno" y se le llama. Desde el aeropuerto, dos emisoras de ondas cortas lanzan sobre él dos haces de rayos divergentes; allí donde ambos se cruzan, se produce en el receptor un sonido continuo. El piloto se aproxima al aeropuerto siguiendo exactamente esta "avenida de sonido continuo"; poco antes de aterrizar recibe la señal del "indicador de ruta" que le señala la altura y distancia de la pista de aterrizaje hasta que por fin llega la señal: "Tomar tierra". Así es también posible el "aterrizaje sin visibilidad" en la niebla más espesa

Scan by NAM

GOLD PFEIL

Artículos de piel

Reconocido como modelo internacional, por su elegancia, forma refinada y trabajo esmerado

Productos

Ludwig Krumm A-G, Offenbach/M.

deja su avión cuando y donde le parece, y si pasa algo echa la culpa a los otros.

A Berlín no venía durante los últimos años, o venía raramente y de mala gana; quizás temía arrostrar con su parsimonioso Douglas — no desarrollaba más que una velocidad máxima de 160 km por hora —, la comparación con los modernos aparatos alemanes y de los demás países europeos. Y si venía alguna vez, no traía apenas pasajeros, sino, siempre, correo para Varsovia . . .

Pero una vez, un brumoso atardecer de fines de otoño, sorprendió a los radiotelegrafistas del aeródromo de Tempelhof con su llamada radiográfica: quería aterrizar. Existía, desde luego, un código internacional de comunicaciones aéreas, que todos los aviadores europeos conocían y que se esforzaban en poner en práctica, y había instrucciones precisas para el aterrizaje sin visibilidad, que todos los pilotos de las líneas de comunicaciónes de Europa habían estudiado con gran celo en Berlín, para llegar a ser verdaderamente aptos para los vuelos europeos; pero ¿qué le importaba todo esto al inglés? Pedía auxilio de tierra, y lo hacía con la arrogante presunción de que los radiotelegrafistas de Berlín dominarían su lengua materna. Los telegrafistas la dominaban en efecto, pero no debían y no podían dar otras señales que las convenidas para estos casos. El inglés se hizo el desentendido, no preocupándose de estas señales ni de los radiofaros; o bien no conocía el aterrizaje sin visibilidad, o no se atrevía a llevarlo a cabo, o no quería someterse a los reglamentos de vuelo europeos. El caso es que no dió respuesta alguna. Pero un cuarto de hora después atronaba a 80 metros de altura por encima del aeródromo. El policía del servicio aéreo le disparó un proyectil luminoso de color rojo, señal de prohibición de aterrizaje. Pero, aun no se había extinguido la luz del proyectil luminoso, cuando el inglés se hallaba ya con su aparato en mitad del campo . . .

Es posible que en Londres los "continentales", admirasen los antiguos y antiestéticos taxis, como un trozo de sagrada tradición británica; en los aeródromos de Europa, sin embargo, sus taxis volantes no eran ninguna representación de gran efecto. Por eso fué que la Royal Airways compró tres aparatos Junkers alemanes Ju 52, pero no directamente, sino — de modo vergonzoso — por mediación de Suecia.

Uno de estos aparatos Ju 52, que había aterrizado en Berlín una tarde, quince días antes de la declaración de guerra inglesa, para despegar de nuevo al día siguiente, a mediodía, había desaparecido repentinamente por la mañana . . . Se buscó, se telegrafió por toda Europa: el inglés, alarmado por algún rumor de guerra, se había escapado de madrugada con su aparato a Copenhague . . . Los aviadores ingleses del servicio de comunicaciones no conocían la disciplina o no creían necesario tener que someterse a ella en el suelo europeo y en sus relaciones con los "continentales", como tampoco lo consideraban necesario con sus "coloniales" . . .

Los ingleses no sólo van a la zaga con sus aparatos en el tráfico europeo, sino que también en sus líneas imperiales son los más lentos del mundo. La Lufthansa alemana alcanza en su vuelto postal a Sudamérica a través del Atlántico, de una longitud de más de 15.000 kilómetros, una velocidad media de 153 kilómetros por hora; la Air France logra una velocidad de 147 kilómetros en su línea de Marsella a Santiago de 14.500 kilómetros, y los holandeses una velocidad de 102 kilómetros por hora en su línea de Amsterdam a Batavia. Pero de Londres a Brisbane en Australia tardan los ingleses doce días enteros, no volando por hora más aprisa que un tren rápido corriente; 71 kilómetros por hora es la velocidad de crucero, y en la línea de Londres al Africa del Sur, únicamente de 51 kilómetros.

Y no son precisamente los ingleses los que buscan el camino aéreo de América, sino que dejan a los otros que les saquen las castañas del fuego; dejan a la Lufthansa alemana y a la Air France el riesgo de los vuelos del Atlántico; se sonríen despectivamente de los aviones de catapulta del "Bremen" y del "Europa", y, finalmente, dejan que vengan los americanos con sus Clippers a Europa, hasta Lisboa . . . lo que no les impide, sin embargo, meter las narices en estos Clippers americanos en las Bermudas para ver si encuentran correspondencia "sospechosa" y pasajeros indeseables . . .

¿Cómo será el tráfico aéreo mundial de mañana? . . . Veamos primero cómo es hoy, y de qué modo se volaba ayer todavía . . . El pasajero de entonces, cuando se elevó en el aire en el primer avión correo de Europa, cuando envuelto en pieles subió a aquel "cachivache" abierto, osando un vuelo de 1.000 kilómetros desde Viena hasta Kiev, no se hubiera atrevido nunca a esbozar el cuadro de hoy . . .

Así se volaba ayer: "con todo el confort" . . .

Desde entonces no han pasado todavía cinco lustros; no ha venido todavía ningún jubileo a sacar a aquel avión correo de su olvido. Aquel pasajero solitario y atrevido de 1918 se ha convertido entretanto, sólo en la Lufthansa alemana, en dos millones de pasajeros; se ha convertido en el pasajero de Europa que emprende su vuelo con la misma naturalidad con que se toma el tranvía o se hace una excursión en auto; otros 39 pasajeros le hacen compañía en estos vuelos, y una camarera cuida de sus deseos y de su comodidad . . ., y es que el pobre y desvencijado cachivache también se ha convertido en estos veintidós años en un gigantesco aparato de aluminio y acero. La "sensación" del primer avión postal se ha convertido en una regularidad y seguridad de servicio, casi ciento por ciento, del tráfico aéreo europeo.

Ya no existe aquel momento, siempre un poco angustioso, que hacía recordar al pasajero lo precioso y fugaz de su vida, sobre todo cuando con el pasaje le entregaban, al mismo tiempo, una póliza de seguro de vida. Tampoco le ocurrirá hoy, apenas, aquella enfadosa decepción de que el vuelo haya de suspenderse "a causa del mal tiempo", ya que el peor enemigo de la aviación, la niebla, hace ya mucho tiempo que ha sido vencido y dominado. En noviembre o diciembre se vuela con la misma regularidad que en mayo o en junio, y no hay ninguna variación del servicio aéreo que se deba exclusivamente a la estación del año. En invierno no se vuela hacia el Vesterland o hacia Ostende, sino hacia Kitzbühel o Zakopane, y en verano no se vuela hacia Zürss, en Arlberg, sino hacia Borkum o hacia Scheveningen.

El pasajero de hoy sube por cómodos escalones a la cabina metálica, esa casa volante; y el que no ha ha dado todavía nunca este paso, queda sorprendido: uno se halla en una alegre antecámara, entrega el equipaje de mano, el gabán y el sombrero, entra en la cámara siguiente, y cree haberse perdido en un tren de lujo: cómodos sillones adaptables y almohadillados invitan a tomar asiento; en una mesita hay un cenicero y una lámpara de leer brinda sus servicios. Además hay un timbre: se

aprieta ligeramente el botón y aparece una pulcrísima camarera a enterarse de los deseos del pasajero y a preguntarle si quiere cerveza o una botella de champán, una taza de té o una sopa caliente. Asombrado ve uno como desaparece en la "cocina" en la que el armario frigorífico y el fogón eléctrico están esperando que se recurra a ellos.

Luego viene la "despedida" de la Tierra. Por la ventana se ven desaparecer rápidamente los árboles y las casas, que se pierden en la lejanía; luego cesan de una vez las suaves sacudidas del aparato en la pista de despegue y se apodera de uno un sentimiento inefable: "volamos" . . . Fuera atruenan los cuatro motores de 800 CV; dentro no se oye más que un sordo zumbido; de tal modo está aislada la cabina del ruido exterior. Fuera puede descender la temperatura a medida que aumenta la altura de vuelo, pero, dentro se conserva uniformemente caliente; una instalación de calefacción de aire caliente cuida de que la columna de mercurio del termómetro no baje de 20 grados centígrados. En este "departamento" se fuma; 16 pasajeros consumen oxígeno, cargan el aire con el ácido carbónico respirado hasta llegar a ser tan sofocante, que la cabeza empieza a doler . . . Pero el aire se conserva claro y fresco; de ello cuida una instalación de ventilación por insuflación y aspiración, y el que siente necesidad de aire fresco, echa mano a su "manguera de ventilación" y se airea a su gusto.

Fuera, por debajo de nosotros, corre la Tierra a una velocidad de 400 kilómetros por hora; aquí dentro, no se nota nada; por fuera cruzan sombras, blancas nubes primero, sombras grises después, y al fin es como si voláramos por encima de un lavadero; y no se distingue contorno alguno, únicamente una luz difusa, casi opresiva; el avión vuela a través de la niebla. Si pudiésemos ir ahora hacia adelante, al puesto de mando, veríamos al radiotelegrafista trabajando: veríamos y oiríamos cómo recibe noticias meteorológicas, cómo se pone en comunicación con una de las numerosos estaciones de orientación radiogonométrica, de qué modo se orienta respecto a su posición y al rumbo del aparato. Si le preguntáramos, indicando con una mirada a la masa gris blanquecina de fuera, dónde nos encontramos ahora, nos diría sin titubear el nombre de la ciudad que se halla en este momento a mil o dos mil metros debajo de nosotros.

Pero miramos al reloj y vemos que el aparato ha de aterrizar para hacer su primera escala. Quizás se renuncie a ella, porque no se pueda encontrar el aeródromo, porque no sea seguro un aterrizaje en buenas condiciones... Pero el vecino mueve la cabeza sonriendo: "Vamos a efectuar un aterrizaje sin visibilidad, naturalmente." — "¿Aterrizar sin ver la mano delante de los ojos, y no digamos nada del aeródromo?" Nuestro radiotelegrafista anuncia al aeródromo la intención de aterrizar; el aeropuerto le indica exactamente la altura a la que ha de emprender el aterrizaje. Recibimos la señales de los radiofaros; el aparato vuela gobernado a distancia por estas señales como si fuera por una "avenida" hacia el aeropuerto; el piloto observa exactamente su altímetro. Ahora llega la señal de "volar más bajo", otras señales siguen, de pronto dicen: "armar el tren de aterrizaje", luego dicen las señales: "todavía diez . . ., todavía cinco . . ., todavía tres metros sobre el suelo . . .", luego viene el último "zz"; el aparato toma tierra, rueda, hemos "aterrizado sin visibilidad".

Una cuarto de hora después nos damos cuenta, lo oímos, lo vemos: el aparato ha aterrizado sin novedad.

Los pasajeros abandonan la cabina y otros nuevos suben a ella.

El aparato se eleva de nuevo, se mete otra vez en las nubes, rodeado otra vez del monótono blanco lechoso e impenetrable; y uno cree sentir de qué modo quiere abrirse paso hacia el sol y hacia la luz . . . De repente — apenas si habrá durado unos diez minutos, y nos hallamos a 400 metros de altura —, un mar de luz inunda nuestra cabina, el sol luce radiante en un cielo de un profundo azul: nosotros, empero, volamos por encima de un mar blanco y suave, lejos de todos los mundos visibles . . .

Este cuadro, esta impresión tendría que retenerse y escribirse en palabras . . . Uno echa mano a la estilográfica, la pone sobre el papel, y de la pluma sale una gota que se corre en la hoja. Se intenta una segunda vez, ya que está seguro de haber llenado hasta el borde este indispensable requisito de viaje antes de la salida . . . y vuelve a salir otra gota negra azulada . . . El vecino se sonríe y me entrega el itinerario, indicándome con el dedo una de las "Advertencias importantes para nuestros pasajeros", donde se lee textualmente: "Para efectuar un viaje aéreo las estilográficas no deben cargarse del todo. En las estilográficas demasiado llenas, la tinta se sale durante los vuelos a gran altura a causa de la menor presión del aire."

Un nuevo descubrimiento: la estilográfica como altímetro... Pero antes de que este pensamiento haya concluido de hacerse está ya la simpática camarera delante de la mesita con una máquina portátil: "Tenga usted, caballero. Los pasajeros tienen derecho a usar gratuitamente nuestras máquinas de escribir." Y si desea usted mandar un telegrama, nuestro telegrafista de a bordo se lo transmitirá con toda seguridad..."

Abajo, empero, a muchos miles de metros debajo de nosotros, oculta debajo de una capa de nubes, pasa la Tierra; pero nosotros nos deslizamos, de modo casi imperceptible para el pasajero, con una carga de tres mil kilógramos, a través de la radiante luz del sol, hacia nuestra meta, en cualquier sitio de Europa...

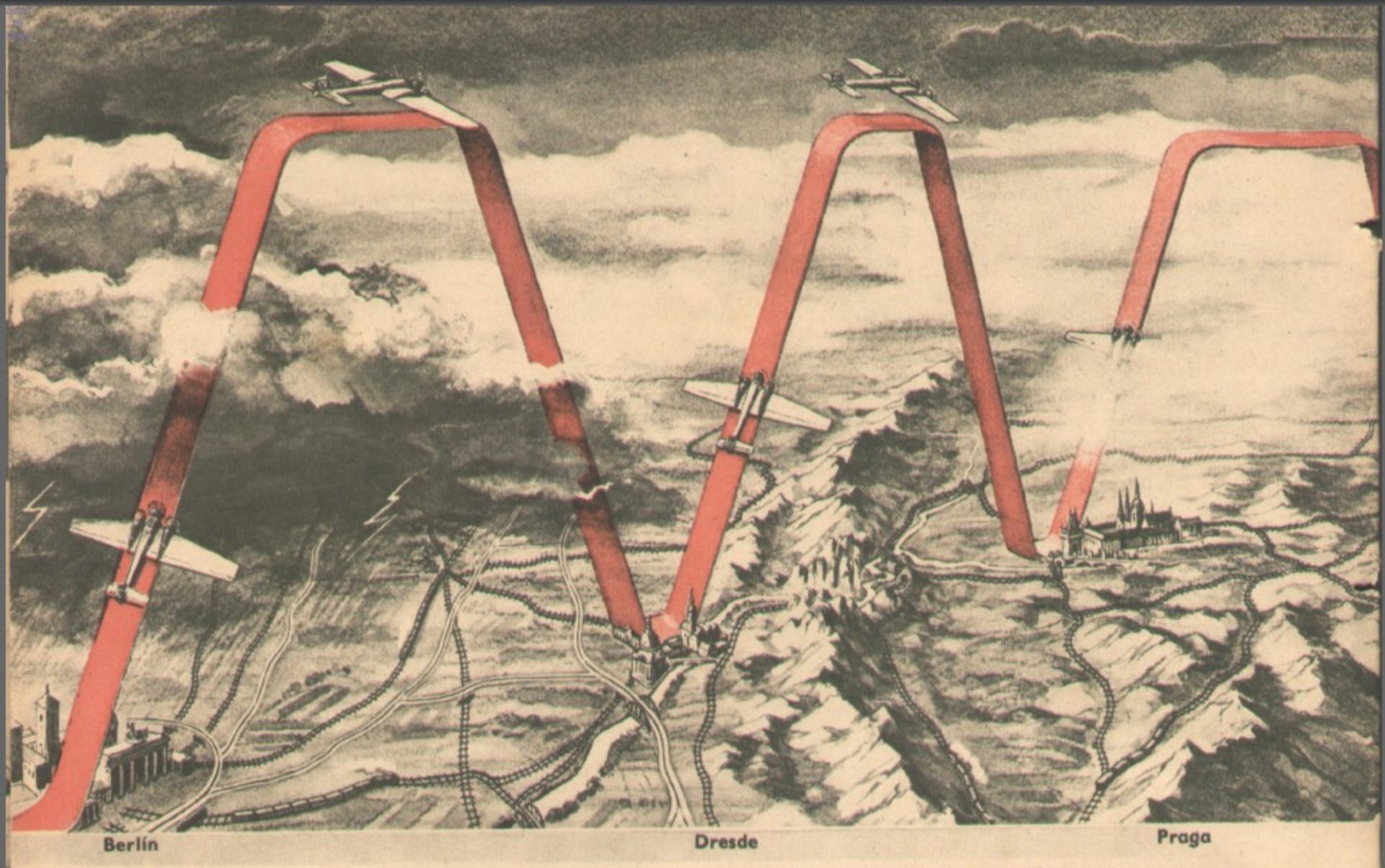
¿Y el tráfico aereo europeo de mañana?

La realidad de ayer tiene otro aspecto que el que la fantasía de anteayer dibujara en el porvenir. Y de la realidad de hoy, de las últimas posibilidades del volar, de sus progresos y de sus éxitos oímos o leemos únicamente los fragmentos que nos dan los comunicados del Alto Mando y que salen de la boca o de la pluma de los corresponsales de guerra. Pero no hay duda, sin embargo, de que también esta guerra será la madre de muchas cosas nuevas y sorprendentes, que la realidad de mañana se encargará de perfilar decisivamente.

Físicos y meteorólogos, estáticos y técnicos de las corrientes, investigadores de materiales y constructores de motores, químicos de carburantes y radiotécnicos trabajan con el mayor ahinco para dar constantemente a la Aviación alemana el Arma aérea más eficaz del mundo; estas investigaciones y sus resultados redundarán también un día en beneficio de las comunicaciones aéreas. Cuáles serán las transformaciones revolucionarias que tendrán por consecuencia estas investigaciones, no podemos hoy siquiera imaginarlo.

Una cosa es segura, y es que la velocidad de crucero en el tráfico aéreo seguirá aumentando: el primer avión postal de Centroeuropa tuvo que contentarse todavía con una velocidad de

Indanthren
¡goza de absoluta confianza!
Con plena razón, puesto que con sus altas cualidades de solidez no se trata de promesas sino de realidades comprobadas
Indanthren



LOS TRAYECTOS CORTOS SON ANTIECONOMICOS EN EL TRAFICO AEREO. Un gran avión moderno necesita dos o tres minutos para elevarse a 1.000 m de altura. El piloto buscará siempre el nivel de altura que sea más favorable para su vuelo. En general halla el nivel de altura entre los 2.000 y 5.000 m, donde no llegan las perturbaciones atmosféricas, ráfagas de viento, cerrazones y movimientos de aire ocasionados por el suelo. Sobre cortos trayectos aéreos de 200 a 300 kilómetros no valdría la pena hacer un rodeo pasando por el nivel de altura más favorable, que exigiría mucho tiempo y carburante. La ilustración muestra — en escala exagerada —, la grotesca inconveniencia de los trayectos cortos en el tráfico aéreo

120 kilómetros por hora; el año 1926 había alcanzado ya esta velocidad 160 kilómetros por hora; diez años mas tarde era, ya de 240 kilómetros, y los últimos cuatrimotores de las comunicaciones aéreas de ayer, como por ejemplo el Heinkel He 70, el Ju 90 y el Focke Wulf "Condor" tenían una velocidad de crucero de 350 a 400 kilómetros por hora. Sin mayores comentarios puede admitirse que estas velocidades han sido ya superadas, y que mañana serán quizás de setecientos, de novecientos o quizá de mil kilómetros.

El vuelo de Berlín a Dresde no duraría pues más que unos diez minutos; para el viaje de ida al aeródromo o de vuelta del mismo se necesita, sin embargo, una hora... Por este ejemplo se ve ya claramente el papel que habrá de desempeñar en el porvenir el servicio de llevada y recogida de pasajeros al y desde los aeródromos en el tráfico aéreo europeo.

Las grandes velocidades de crucero y máximas de los aviones suponen también velocidades relativamente grandes de aterrizaje; éstas, a su vez, exigen, a pesar de los alerones auxiliares aerodinámicos, largas pistas de despegue y de aterrizaje, es decir, un engrandecimiento de los aeródromos; dado, empero, que sus posibilidades de ensanche en las proximidades de las grandes ciudades son limitadas, habrá que desplazarlos muy adentro en el campo. El servicio de transporte de los pasajeros a y desde los aeródromos será todavía más largo y exigirá mayor tiempo; se aproxima, pues, el peligro de que el servicio de llevada y recogida de pasajeros anule la economía de tiempo de vuelo lograda con las mayores velocidades.

Hubo un tiempo, en efecto, en que con el "hamburgués volante", el coche automotor rápido de los Ferrocarriles Alemanes, que recorría 130 kilómetros por hora, se iba de Berlín a Hamburgo tan de prisa como con el avión que volaba a una velocidad de 240 kilómetros por hora la ruta aérea directa hacia Hamburgo.

Ya hoy se piensa transladar el nuevo aeródromo mundial de Berlín, lejos, a los alrededores de la capital del Reich, en las cercanías del "Berliner Ring", de las autopistas del Reich; quizás se creen ferrocarriles rápidos en el interior de la ciudad, y se haga todo lo factible para acelerar el servicio de transporte de los pasajeros. En otras capitales de Europa las circunstancias son semejantes o más difíciles todavía. En algún sitio parece hallarse, pues, el límite al aumento de la velocidad de crucero en el tráfico aéreo europeo, cuando menos en los trayectos más frecuentados de Europa, de los cuales apenas si hay uno que pase de los mil kilómetros de largo, ya que con la creciente longitud de trayecto aéreo se reduce también la importancia de la ida y vuelta al y del aeródromo. No hay duda de que se aceptará gustosamente un viaje de horas para ir al aeropuerto, si, para ir a Sudamérica se puede cruzar el Atlántico en dos días en vez de en tres semanas, o para ir a Norteamérica en 36 horas en lugar de en seis días.

Unicamente estas consideraciones hablan ya en contra de los trayectos cortos en el tráfico aéreo rápido; pero aun hay que añadir otra, y es, que todo piloto aviador eligirá para su vuelo la altura que sea más favorable desde del punto de vista del tiempo; en la época de la orientación radiogonométrica no hace falta que se "pegue" a la tierra o que se guíe por una línea de ferrocarril para no equivocar el camino, como hacían sus antepasados en el tiempo anterior a la radio. Se meterá en las capas de nubes para evitar las ráfagas de viento o las tempestades, buscará la capa de viento más favorable o subirá a capas de aire más elevadas y más secas para evitar el peligro de la formación de hielo. Pensará, sobre todo, en la mayor comodidad de sus pasajeros y evitará el vuelo a un par de centenares de metros sobre la Tierra, donde cada bosque y cada superficie de agua produce vientos anabáticos y catabáticos, debido a los cuales se "mecen" hasta los aparatos más grandes y de mayor estabilidad, ese raro movimiento vertiginoso que despierta en las personas sensibles el sentimiento del mareo, que conocen hasta las personas timoratas de tierra adentro, con el nombre de mareo de ascensor.

Toda "ascensión", todo aumento de altura, cuesta tiempo y... combustible. El "Condor", por ejemplo, necesita de dos a tres minutos para subir mil metros; y a menudo es, precisamente, a una altura de tres a cinco mil metros, donde reinan las condiciones de vuelo más favorables; el aparato necesita, pues, de diez a quince minutos para alcanzar esta altura, y luego... disponerse en seguida a aterrizar de nuevo; ya que normalmente un vuelo corto de estos no dura hoy, a una velocidad de crucero de 400 kilómetros por hora, más que treinta minutos.

Muy pronto se reconoció ya la poca rentabilidad de estos trayectos cortos. La Lufthansa alemana ha procurado desde un principio reducirlos a la medida absolutamente necesaria; hasta el año 1928 había todavía en Alemania un 55,3 por ciento de trayectos aéreos de hasta 300 kilómetros de largo; un año después habían disminuído hasta un 44,7 por ciento; los trayectos de más de 700 kilómetros, en cambio, aumentaron en el mismo espacio de tiempo del 14,2 al 16 9 per ciento, y este desarrollo fué continuado conscientemente, y servirá, seguramente, de norma para todo el tráfico aéreo europeo.

Pero tampoco el tráfico de trayectos cortos querrá prescindir del avión. Para viajes aéreos en la nueva Europa podría proponerse, pues, un "servicio cercano" que se contentaría con velocidades relativamente pequeñas y aprovecharía los aeródromos "anticuados" en las proximidades de las grandes ciudades. Como en los ferrocarriles habría entonces "trenes correo" para el servicio del tráfico local, y "trenes expresos" para el tráfico rápido europeo lejano, en el que se utilizarían los grandes aviones rápidos.

La red de trayectos aéreos europeos, como tal, debe considerarse en el trazado de sus líneas como definitiva, prescindiendo de algunas variaciones, y tenerse también como de suficiente capacidad en un próximo porvenir para todas las necesidades del tráfico. Desde luego que el centro de gravedad de esta red de comunicaciones tendrá, naturalmente, que desplazarse; Londres tendrá que perder su importancia como aeródromo de tráfico mundial, y este

o aquel trayecto será postergado por otro que se habrá hecho entretanto más importante. El tráfico aéreo de Europa verá trasladarse su centro de gravedad desde el Noroeste hacia el Sudeste, ya que precisamente los enormes espacios del Este, apenas abiertos a los ferrocarriles y al automovilismo, esperan con ansia el avión para poder llevar a cabo su anexión espiritual y económica a Europa, y tambien los tesoros naturales y los países del Sudeste, es decir, de los Balcanes, con sus montañas que impiden las comunicaciones, podrán llenar, con la densificación de la red del tráfico aéreo, la misión que tienen en Europa, tan a menudo desconocida o expresamente despreciada.

Y al europeo de mañana le parecerá una cosa sobrentendida el que sus cartas sean llevadas al destinatario por el medio más rápido de transporte, sin "recargo de correo aéreo", como lo encontramos nosotros que nuestras cartas de hoy y de ayer no lleven ningún "recargo de tren expresos" cuando son expedidas por esta clase de correo ferroviario. Ya desde los primeros tiempos había establecido la Dirección de Correos de Alemania "líneas de correo aéreo" propias, que eran servidas por la Lufthansa alemana, efectuando el vuelo casi siempre de noche.

La misión de Europa en el tráfico aéreo mundial

Su última repercusión no la tendrá el tráfico aéreo, sin embargo, más que como mediador de Europa para el mundo como vencedor de los océanos y de los continentes. El servicio del Asia oriental por las selvas vírgenes, las estepas y los pantanos de Rusia y de Siberia, y de las montañas de China, planteado y preparado ya por la Lufthansa alemana, hubiera acortado en semanas el viaje entre Europa y el Japón; el servicio de Sudamérica de la Lufthansa y de la Aire France proporcionaría, a pesar de los rodeos y escalas que tanto tiempo consumen, un ahorro de tres semanas en comparación con el viaje marítimo a través del Atlántico.

Hoy ya lo sabemos: el límite de la eficiencia de nuestros grandes aviones e hidroplanos, su velocidad, radio de acción y carga útil no ha sido alcanzado ni con mucho. Los éxitos de los aviones alemanes de bombardeo a gran distancia en medio del Atlántico, lo demuestran claramente. El "Condor" con sus 18 toneladas de peso en vuelo o el Dornier Do 26 con sus veinte toneladas no son más que los principios de esta serie. Es de suponer que, con la ayuda de dispositivos especiales de despegue e instalaciones auxiliares de aterrizaje, logremos ver en el aire, y aterrizar o amarar indemnes de nuevo, aviones de cincuenta y hasta quizás de cien toneladas. Estos aviones gigantes podrían llevar, ciertamente, además de las cinco o diez toneladas de combustible, que necesitan sus económicos motores de aceite bruto para un vuelo de 10.000 kilómetros, todavía una carga útil de quince o treinta toneladas. Podrían atravesar océanos y continentes sin estar supeditados a islas o bases flotantes; podrían elegir siempre el camino directo, verdaderamente más corto, hacia cualquier sitio del globo, lo mismo si éste condujera a través del Atlántico o por encima del "techo del mundo", sobre los campos de nieve del Polo Norte o los desiertos de arena del Africa.

Y quizá un día este "camino más corto" sea un ventajoso "rodeo" por la estratosfera. Allá arriba, donde el aire de la Tierra empieza a enrarecerse en el universo, la resistencia del aire que tiene que vencer un avión es mucho menor; allá arriba serían posibles velocidades de dos, tres y cuatro mil kilómetros por hora, y quién sabe si la fuerza centrífuga de la Tierra no haría todavía lo suyo para aumentar aún más esta velocidad. Un viaje aéreo de Centroeuropa a la costa americana, o de París a Tokio, sería entonces una excursión mañanera de la que se podía haber ya regresado por la noche ... Pero tan poco como un hombre puede respirar en estas alturas y dar a sus pulmones el oxígeno que necesitan para su combustión interna, tan poco puede asegurar un motor de combustión en este aire enrarecido, pobre de oxígeno, sus explosiones productoras de energía. Quizás se construyan algún día motores que no necesiten aire, o se invente un "aire artificial" con el que se pueda alimentar el motor en la estratosfera ..., del mismo modo que inventamos y utilizamos el aparato de oxígeno para que no se asfixien nuestros aviadores a grandes alturas. Sí, dirá el médico, velocidades de miles de kilómetros por hora las puede soportar el hombre sin daño alguno volando en línea recta, pero en la primera curva, la enorme fuerza centrífuga precipitaría sus órganos interiores en un revoltijo mortal, sus facultades mentales se paralizarían, el cerebro dejaría de funcionar ... Sí, los aviadores del tráfico de mañana tendrán que aprender a dominar las dificultades y peligros de las velocidades de la estratosfera y de la amenazadora fuerza centrífuga, cuando se haya inventado el avión del porvenir, como los aviadores alemanes de los Stukas han aprendido a parar el golpe mortal en la nuca, cuando en el vertiginoso vuelo en picado vuelven a enderezar repentinamente el aparato en el aire.

Entonces será natural que los pasajeros, desde la cabina del raudo aparato, a través del abismo aéreo que les separa de la Tierra, hablen por teléfono con los hombres allá abajo en la Tierra que tienen vínculos de amistad o de interés con ellos, de la misma manera que ayer desde los vapores alemanes en alta mar hablábamos con la patria, o desde el expreso de Hamburgo "llamábamos" a cualquier abonado de la red telefónica de Alemania con auxilio de la "telefonía inalámbrica del tren", con la que los Ferrocarriles Alemanes por primera vez en Europa han equipado sus trenes expresos.

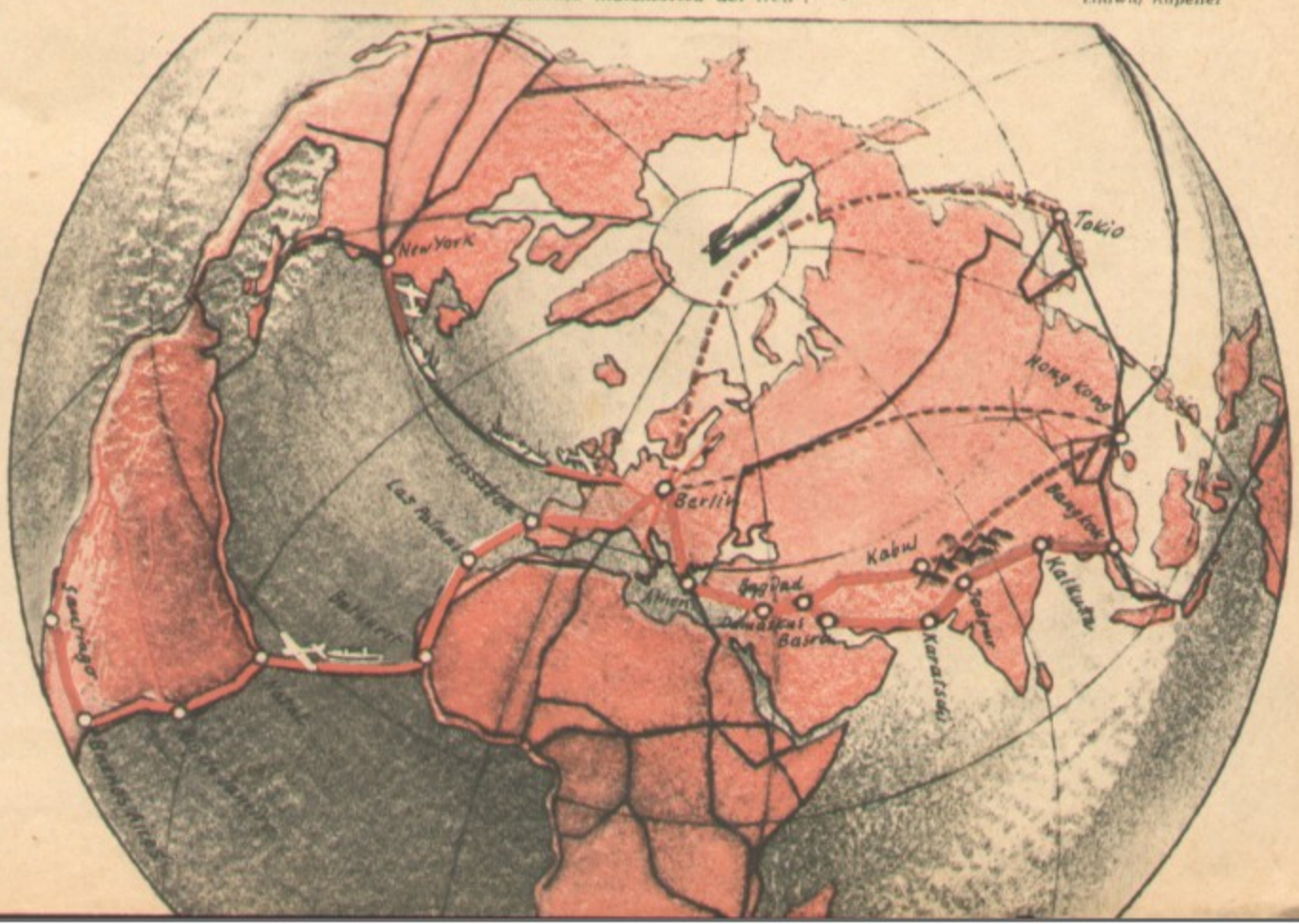
Quizás sea, empero, pasado mañana ... Quizás admiren las futuras generaciones en sus museos y gabinetes de curiosidades nuestros aviones de hoy como circunstanciados artificios antidiluvianos para salvar el espacio y el tiempo; quizás sea ya pasado mañana una realidad cotidiana aquella fantástica cabina mágica en la que el aficionado a los viajes, descompuesto en átomos, sea enviado por radio a través del éter con la velocidad de las ondas eléctricas, de 300.000 kilómetros por segundo, para ser "compuesto" nuevamente en su lugar de destino, en una inimaginable fracción de este segundo, en un ser humano de cuerpo y de gravedad terrestre. Quizás se haya hecho ya nuestra Tierra demasiado pequeña para los vastos planes de nuestros descendientes.

Pero una cosa es segura: las sombras que los acontecimientos y las experiencias de hoy proyectan sobre mañana dejan entrever, en todo caso, un cuadro muy distinto al de aquel "tren aéreo" que nuestra fantasía había dibujado en el cielo de mañana. Pero también los antiguos e inteligentes griegos se equivocaron cuando soñaron en las guerras marítimas del porvenir ... y equivocarse es la más humana de todas las humanas debilidades.

Sólo una cosa permanecerá inalterable mientras volemos: el acontecimiento del vuelo ... El despegue, esa despedida siempre angustiosa de nuevo de la madre Tierra. Cuando el aparato se despega del suelo, cuando flota, cuando los primeros embates del viento lo sacuden, cuando toma altura por primera vez, de modo que la vista se vuelve involuntariamente hacia la Tierra, preso uno de ese sentimiento de arrepentimiento que nos embarga a cada despegue como una cosa nueva, no sentida todos los días ... Pero pronto es postergado este sentimiento por otro que nos domina entonces durante todo el vuelo: flotar sobre las cosas y los hombres; desprendido de la fuerza de la gravedad haberse vencido a sí mismo y haber vencido la separación de la Tierra y todas las costumbres sujetas a ella. Al principio queda sólo un alegre sentimiento de victoria: haber osado el despegue.

Como nosotros los europeos estaremos orgullosos un día de haber osado al despegue ... hacia una nueva Europa ...

Ludwig Kapeller



EUROPA — EL "CORAZÓN" DEL TRAFICO AÉREO MUNDIAL. Las líneas rojas muestran los trayectos de tráfico aéreo volados por la Lufthansa alemana o por aviones alemanes; las negras, las líneas aéreas de sociedades aéreas no alemanas. Las líneas rojas rayadas señalan los trayectos proyectados y ya preparados por la Lufthansa alemana; la línea rayadopunteada, el trayecto aéreo del Zeppelín al Asia oriental por la vía más corta, es decir, sobre el Polo Norte, proyectado ya hace 20 años por un comandante alemán de dirigible. Se reconoce que ya a fines de 1939 constituía realmente Europa el "corazón" del tráfico aéreo mundial, mientras los espacios gigantescos del Este, como la Unión Soviética, pero incluso también Norteamérica, están muy poco volados en relación al espacio europeo. Sólo los aviones de la Lufthansa alemana han cubierto hasta fines de 1939 un total de 200 millones aproximadamente de kilómetros de vuelo, es decir, han dado casi 5.000 veces la vuelta a la Tierra alrededor del ecuador

Un dia de la pequeña "varina"

Vende pescado en Lisboa

1° *Esmeralda, la pequeña vendedora portuguesa de pescado, se levanta con el sol y se prepara su sencillo desayuno*

2° *Limpia y clasifica en el lavadero del mercado su parte cotidiana en la pesca*

3° *Tiene que pagar derechos de consumo, que ascienden a un escudo*

4° *En el camino hacia la ciudad alta se une a su amiga, la vendedora de fruta*

5° *"¡Pescado, pescado! ¡Buen pescado!" grita Esmeralda, mientras levanta su cesto por lo alto*

6° *La parroquia recibe con cordial sonrisa a la amable muchacha*

7° *El pequeño secreto: ha escrito el novio de su amiga Rosa*

8° *Un leve silbido y un joven aparece ante el balcón de Esmeralda*

Fotos L. Fiedler

Signal núm. 1 — 3er año — 1er número de enero de 1942 — Se publica cada 14 días / Director: Wilhelm Reetz, subdirector: Hugo Mösslang / Edición: Deutscher Verlag, Kochstrasse 22-26, Berlin SW 68 / Reservados todos los derechos / All rights reserved / Entered as second class matter at the Postoffice at New York, N. Y.

DEUTSCHE BANK

Behrenstrasse 9-13 **SEDE EN BERLIN** **Mauerstrasse 25-32**
489 Oficinas

La más esmerada ejecución
de todas las transacciones bancarias
concernientes a las operaciones monetarias,
al intercambio de mercancías y al turismo

Financiación de las operaciones de exportación e importación

Signal

El día de una pequeña "varina"

La vendedora de pescado Esmeralda recorre con agilidad la "Baixa" de Lisboa, en camino hacia su clientela

(Véase la página 46)

Foto Leopold Fiedler